

**KONSEKVENSANALYSE AF LOVGIVNINGEN**

**OM UDVIDELSE AF EASA-GRUNDFORORDNINGEN  
TIL AT OMFATTE FLYVEPLADSSIKKERHED OG -INTEROPERABILITET**

## INDHOLD

<b>LISTE OVER AKRONYMER .....</b>	<b>5</b>
<b>RESUMÉ.....</b>	<b>7</b>
<b>1. INDLEDNING OG OMFANG .....</b>	<b>11</b>
1.1 UDVIKLING I EU-LOVGIVNINGEN FOR LUFTFARTSSIKKERHED.....	11
1.2 OMFANGET AF DENNE KONSEKVENSANALYSE AF LOVGIVNINGEN.....	14
1.3 EN ITERATIV PROCES FOR KONSEKVENSANALYSE .....	14
1.3.1 "Bedre lovgivning" .....	14
1.3.2 Afgrænsning af problemet.....	14
1.3.3 Den indledende konsekvensanalyse .....	15
1.3.4 Evaluering af de administrative omkostninger.....	15
1.3.5 Denne konsekvensanalyse.....	17
1.3.6 Den afsluttende konsekvensanalyse .....	18
<b>2. KONSEKVENSANALYSE AF LOVGIVNINGEN .....</b>	<b>19</b>
2.1 FREMGANGSMÅDE I FORBINDELSE MED KONSEKVENSANALYSEN.....	19
2.1.1 Kvalitativ og kvantitativ analyse.....	19
2.1.2 Analysemetode .....	19
2.2 TILRETTELÆGGELSE AF PROCESSEN .....	21
2.2.1 Fælles styringsgruppe.....	21
2.2.2 Høring af berørte aktører.....	22
2.3 PROBLEMANALYSE.....	25
2.3.1 Sikkerhedsniveau på flyvepladser i EU .....	25
2.3.1.1 Definitioner .....	25
2.3.1.2 Undersøgelsens omfang .....	26
2.3.1.3 Flyvningens faser .....	26
2.3.1.4 Hændelseskategorier .....	27
2.3.1.5 Dødsulykker på flyvepladser.....	30
2.3.1.6 Hovedbegivenhed.....	31
2.3.1.7 Begivenhedstyper under parkering eller kørsel.....	33
2.3.1.8 Begivenheder relateret til start- og landingsbane.....	35
2.3.1.9 Flyvemaskiner og helikoptere under 2 250 kg.....	36
2.3.1.10 Sammendrag af flyvepladssikkerhedsanalysen.....	36
2.3.2 Regelsættet .....	37
2.3.2.1 Det overordnede regelsæt: ICAO.....	37
2.3.2.2 Regelfastsættelse og standardisering i Europa.....	38
2.3.2.3 Det fragmenterede regelsæt.....	39
2.3.3 Organisationer og processer på nationalt plan .....	40
2.3.3.1 Opsplitning af sikkerhedstilsyn.....	40
2.3.3.2 Operationelle funktioner, der udføres af offentlige myndigheder.....	41
2.3.3.3 Den nuværende indsats for flyvepladssikkerhedstilsyn .....	42
2.3.4 Konklusioner og begrundelse for indgriben fra EU's side .....	44
2.4 MÅL OG INDIKATORER .....	45
2.4.1 Mål .....	45
2.4.2 Generelle mål .....	45
2.4.3 Specifikke målsætninger .....	45

2.4.4 Operationelle mål .....	46
2.4.5 Indikatorer .....	47
2.5 LØSNINGSMODELLER.....	51
2.5.1 Løsningsmodeller for den indledende konsekvensanalyse .....	51
2.5.2 Løsningsmodeller, der behandles i denne konsekvensanalyse.....	51
2.6 KONSEKVENSANALYSE AF ANVENDELSESOMRÅDET FOR FÆLLES EU-REGLER .....	55
2.6.1 Alternative løsningsmodeller .....	55
2.6.2 Målgruppe og antal berørte enheder.....	55
2.6.2.1 Flyvepladser .....	55
2.6.2.2 Flyvepladsoperatører.....	61
2.6.2.3 Ground handling-virksomheder på flyvepladser.....	61
2.6.2.4 Kompetente myndigheder .....	63
2.6.2.5 Sammenfattende oversigt over de berørte enheder .....	63
2.6.3 Sikkerhedsvirkning.....	64
2.6.4 Økonomisk virkning.....	66
2.6.4.1 Agenturets standardinspektioner .....	66
2.6.4.2 Certificering af flyvepladser.....	69
2.6.4.3 Sikkerheds- og kvalitetsstyringssystem .....	71
2.6.4.4 Omkostninger til skader under kørsel og parkering.....	75
2.6.4.5 Fælles regler .....	75
2.6.4.6 Kompetenceplan for flyvepladsmedarbejdere.....	76
2.6.4.7 Tekniske forskrifter i fællesskabsspecifikationerne.....	77
2.6.4.8 Sammendrag af de økonomiske virkninger.....	77
2.6.5 Miljøvirkninger .....	78
2.6.6 Sociale virkninger .....	78
2.6.7 Virkninger på andre luftfartskrav, der ligger uden for det nuværende EASA- anvendelsesområde.....	80
2.6.8 Multikriterieanalyse og anbefalet løsningsmodel .....	80
2.7 ANALYSE AF VIRKNINGERNE AF REGLER OG GENNEMFØRELSESFORANSTALTNINGER FOR FLYVEPLADSUDSTYR.....	81
2.7.1 Alternative løsningsmodeller .....	81
2.7.2 Målgruppe og antal berørte enheder.....	82
2.7.2.1 Kompetente myndigheder .....	82
2.7.2.2 Flyvepladser .....	82
2.7.2.3 Flyvepladsoperatører.....	83
2.7.2.4 Ground handling-virksomheder på flyvepladser.....	85
2.7.2.5 Konstruktions- og produktionsorganisationer inden for flyvepladsudstyr.....	87
2.7.2.6 Vedligeholdelsesvirksomheder inden for flyvepladsudstyr.....	88
2.7.2.7 Sammenfattende oversigt over de berørte enheder .....	88
2.7.3 Sikkerhedsvirkning.....	89
2.7.4 Økonomisk virkning.....	90
2.7.5 Miljøvirkninger .....	92
2.7.6 Sociale virkninger .....	92
2.7.7 Virkninger på andre luftfartskrav, der ligger uden for det nuværende EASA- anvendelsesområde.....	92
2.7.8 Multikriterieanalyse og anbefalet løsningsmodel .....	93
2.8 ANALYSE AF VIRKNINGERNE AF CERTIFICERINGSPROCESSEN .....	93
2.8.1 Alternative løsningsmodeller .....	93
2.8.2 Målgruppe og antal berørte enheder.....	93

2.8.2.1 Flyvepladsoperatører .....	94
2.8.2.2 Kompetente myndigheder .....	94
2.8.2.3 Sammenfattende oversigt over de berørte enheder .....	95
2.8.3 Sikkerhedsvirkning.....	95
2.8.4 Økonomisk virkning.....	96
2.8.4.1 Flyvepladsoperatører .....	96
2.8.4.2 Kompetente myndigheder .....	96
2.8.4.3 Sammendrag af de økonomiske virkninger.....	97
2.8.5 Miljøvirkninger .....	98
2.8.6 Sociale virkninger .....	98
2.8.7 Virkninger på andre luftfartskrav, der ligger uden for det nuværende EASA- anvendelsesområde.....	99
2.8.8 Multikriterieanalyse og anbefalet løsningsmodel .....	99
2.9 ANALYSE AF VIRKNINGERNE AF AT OVERDRAGE BEFØJELSER TIL BEDØMMELSESORGANER	99
2.9.1 Alternative løsningsmodeller .....	99
2.9.2 Målgruppe og antal berørte enheder.....	100
2.9.2.1 Flyvepladser, operatører og ground handling-virksomheder .....	100
2.9.2.2 Kompetente myndigheder .....	100
2.9.2.3 Bedømmelsesorganer .....	101
2.9.2.4 Sammenfattende oversigt over de berørte enheder .....	102
2.9.3 Sikkerhedsvirkning.....	102
2.9.4 Økonomisk virkning.....	103
2.9.4.1 Godkendelse af bedømmelsesorganer .....	103
2.9.4.2 Flyvepladscertificering .....	105
2.9.4.3 Sammendrag af de økonomiske virkninger.....	106
2.9.5 Miljøvirkninger .....	107
2.9.6 Sociale virkninger .....	107
2.9.7 Virkninger på andre luftfartskrav, der ligger uden for det nuværende EASA- anvendelsesområde.....	109
2.9.8 Multikriterieanalyse og anbefalet løsningsmodel .....	109
2.10 ANALYSE AF VIRKNINGERNE FOR REDNINGS- OG BRANDSLUKNINGSMANDSKAB.....	110
2.10.1 Alternative løsningsmodeller .....	110
2.10.2 Målgruppe og antal berørte enheder.....	110
2.10.3 Sikkerhedsvirkning.....	110
2.10.4 Økonomisk virkning.....	111
2.10.5 Miljøvirkninger .....	111
2.10.6 Sociale virkninger .....	112
2.10.7 Virkninger på andre luftfartskrav, der ligger uden for det nuværende EASA- anvendelsesområde.....	112
2.10.8 Multikriterieanalyse og anbefalet løsningsmodel .....	112
<b>3. KONKLUSIONER.....</b>	<b>113</b>

## Liste over akronymer

AEA	Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber
AIB	Havariundersøgelsesorgan
AIP	Aeronautical Information Publication
AIS	Luftfartsoplysningstjenester
AMC	Acceptable måder til udvisning af overholdelse
ANS	Luftfartsnavigationstjenester
ANSP	Udbydere af luftfartsnavigationstjenester
ATM	Lufttrafikstyring
ATS	Flyvekontrol
CFIT	Kontrolleret flyvning ind i terrænet
CRD	Svardokument (Common Response Document)
CS	Certificeringsspecifikationer
DOA	Godkendelse af konstruktionsorganisation
EASA	Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur
EC	Europa-Kommissionen
ECAC	Den Europæiske Konference for Civil Luftfart
ER	Væsentlige krav
ESARR	Eurocontrols sikkerhedskrav
ESO	De europæiske standardiseringsorganisationer
ETSO	European Technical Standard Order
EU	Den Europæiske Union
FAA	Den amerikanske luftfartsstyrelse
FSF	Flight Safety Foundation
FTE	Fuldtidsækvivalent
GAP	Ground Accident Prevention programme
GASR	Gruppen af myndigheder med ansvar for lufthavnssikkerhed
IATA	Den Internationale Luftfartssammenslutning
ICAO	Organisation for International Civil Luftfart
ICB	Rådgivende Organ for Luftfart
IFR	Instrumentflyveregler
ILS	Instrumentlandingsystem
IR	Gennemførelsesbestemmelser

IS-SG	Fælles styregruppe
JAA	Fælles luftfartsmyndigheder
JAR	Fælles luftfartskrav
MS	Medlemsstat
MTOM	Maksimal startmasse
NAA	National (eller civil) luftfartsmyndighed
NPA	Notat om ændringsforslag (Notice of Proposed Amendment)
NPV	Kapitalværdi
OPS	Operationer
POA	Produktionsorganisationsgodkendelse
QMS	Kvalitetsstyringssystem
RFFS	Rednings- og brandslukningstjenester
RIA	Konsekvensanalyse af lovgivningen
SAFA	Sikkerhedsvurdering af udenlandske luftfartøjer
SARPs	Standarder og anbefalet praksis
SES	Fælles europæisk luftrum
SESAR	Single European Sky ATM Research
SMS	Flyvesikkerhedsstyringssystem

## Resumé

Formålet med denne konsekvensanalyse af lovgivningen er ud fra et europæisk perspektiv at vurdere de potentielle følger af en udvidelse af EASA's grundforordning nr. 1592/2002 til at omfatte flyvepladssikkerhed og -interoperabilitet.

Denne konsekvensanalyse bygger på den indledende konsekvensanalyse, der blev gennemført i 2005 på initiativ af Kommissionens tjenestegrene, og på den vurdering af de administrative omkostninger, som Kommissionens tjenestegrene gennemførte i 2006. Denne konsekvensanalyse blev gennemført af agenturet i henhold til en metodologi godkendt af agenturets administrerende direktør på grundlag af punkt 3.4 og 5.3 i agenturets regelfastsættelsesprocedure, der er godkendt af dets bestyrelse.

Denne konsekvensanalyse indeholder kun skøn over de vigtigste (ikke de administrative) omkostninger. Derudover indeholder den kun meget overfladisk information om de berørte aktørers holdninger, da disse blev præsenteret i CRD 6/2006, som agenturet offentliggjorde den 5. maj 2007.

Konsekvensanalysen underbygger agenturets udtalelse om spørgsmålet, hvori de påviste problemer behandles:

- Omkostningerne i forbindelse med flyvehavarier eller -hændelser på eller i nærheden af flyvepladser, som skyldes faktorer på flyvepladserne, anslås til at ligge i nærheden af 1 164 mio. EUR (2006) om året i EU 27 + 4.
- I de senere år har Den Europæiske Konference for Civil Luftfart (ECAC) registreret omkring 400 havarier om året under start eller landing for luftfartøjer på under 2 250 kg, som ofte benytter mindre flyvepladser, der er åbne for offentlig brug.
- ICAO's (Organisationen for International Civil Luftfart) overordnede regelsæt er ikke tilstrækkeligt til at give de europæiske borgere det beskyttelsesniveau, de forventer.
- Det europæiske regelsæt vedrørende luftfartssikkerhed er fragmenteret.
- Adskillelsen af lovgivningsfunktionerne fra flyvepladsoperationerne er ikke 100 % klar i alle EU 27 + 4 lande.
- Regelfastsættelse, der gennemføres parallelt 27 + 4 gange, fører til en udnyttelse af ressourcerne, der ikke er rationel.

Der er opstillet generelle, specifikke og operationelle mål for at mindske de påviste problemer i forbindelse med de generelle EU-politikker. I denne konsekvensanalyse er der anvendt resultatindikatorer tilpasset de specifikke mål.

I tilknytning til de spørgsmål, der indgik i NPA 06/2006 er der påvist fem grupper, hver bestående af tre alternative løsningsmodeller, og de analyseres i detaljer:

- vedrørende spørgsmål 2 om rednings- og brandslukningsmandskab: løsningsmodel 2A (ingen specifik lovgivning for rednings- og brandslukningsmandskab på luftfartsområdet), løsningsmodel 2B (kompetenceplan og helbredskrav under flyvepladsoperatørens ansvar) og løsningsmodel 2C (rednings- og brandslukningsmandskab godkendt af den kompetente myndighed)
- vedrørende spørgsmål 3 om anvendelsesområdet for fremtidig EU-lovgivning: løsningsmodel 3A (kun flyvepladser, der varetager erhvervmæssige luftfartsnavigationstjenester), løsningsmodel 3B (alle flyvepladser, der er åbne for offentlig brug) og løsningsmodel 3C (alle flyvepladser, selv hvis de ikke er åbne for offentlig brug)

- vedrørende spørgsmål 4 og 9 om flyvepladsudstyr: løsningsmodel 4A (ingen specifik lovgivning om flyvepladsudstyr på EU-plan), løsningsmodel 4B (fælles EU-regler for "ikke-standard"-udstyr samt konstruktion og produktion heraf plus verifikationserklæring underskrevet af flyvepladsoperatøren) og løsningsmodel 4C (fælles EU-regler for "ikke-standard"-udstyr og konstruktion og produktion heraf, men verifikation af det anvendte udstyr som en integrerende del af flyvepladsens certificeringsproces)
- vedrørende spørgsmål 7 om certificeringsprocessen: løsningsmodel 7A (certificeringsproces for såvel flyvepladsen som dens ledelse på hvert sted), løsningsmodel 7B (obligatorisk "enkelt" flyvepladsoperatørcertifikat for alle enheder, der driver mere end en flyveplads) og løsningsmodel 7C (enkelt flyvepladsoperatørcertifikat, hvis der anmodes herom)
- vedrørende spørgsmål 8 om bedømmelsesorganernes rolle: løsningsmodel 8A (godkendte bedømmelsesorganer, der har beføjelse til at certificere enklere flyvepladser eller operatører, på anmodning), løsningsmodel 8B (godkendte bedømmelsesorganer, der har beføjelse til at certificere alle flyvepladser eller operatører, på anmodning, selv flyvepladser, der varetager erhvervsmæssig rutetrafik under IFR) og løsningsmodel 8C (godkendte bedømmelsesorganer, ikke kompetente myndigheder, der har beføjelse til at certificere enklere flyvepladser eller operatører).

De tre løsningsmodeller i hver gruppe er blevet analyseret med hensyn til sikkerhed, økonomi, miljø, sociale virkninger og forbindelse med andre bestemmelser. Efterfølgende er de blevet sammenlignet ved hjælp af ikke-dimensionale "vægtede point" via en multikriterieanalyse.

Efter at have analyseret virkningerne af hver enkelt løsningsmodel i forhold til de specifikke mål med den foreslåede politik, foreslår agenturet i sin udtalelse følgende udvalgte løsningsmodeller:

- Løsningsmodel 3B for anvendelsesområdet for EU-lovgivningen om flyvepladssikkerhed og -interoperabilitet (dvs. at alle flyvepladser, der er åbne for offentlig brug, er underlagt fælles EU-regler), fordi den fik dobbelt så mange point som de alternative løsningsmodeller med hensyn til sikkerhed, fordi det er den billigste løsning, og fordi den vil kunne skabe et betydeligt antal nye kvalificerede stillinger i den private sektor, hos flyvepladsoperatørerne og i ground handling-virksomheder.
- Løsningsmodel 4C vedrørende regulering af flyvepladsudstyr (dvs. specifikke regler og/eller ETSO-godkendelser (European Technical Standard Order), når det er nødvendigt af sikkerhedshensyn. Bestemmelser om tilknyttede konstruktions- og produktionsorganisationer. Overensstemmelseserklæring for det producerede udstyr underskrevet af fabrikanten. Gennemførelse på stedet, drift eller brug og vedligeholdelse under flyvepladsoperatørens ansvar, kontrolleret i forbindelse med flyvepladsens certificeringsproces: dvs. ingen separat verifikationserklæring på stedet), fordi den fik mange flere point med hensyn til sikkerhed end den alternative løsningsmodel 4A, fordi den valgte løsningsmodel 4C vil kunne danne grundlaget for en bedre miljøforvaltning på flyvepladser, og fordi den vil kunne forbedre kvaliteten og antallet af stillinger i organisationer, der konstruerer og producerer flyvepladsudstyr, samtidig med at den er billigere end løsningsmodel 4B.
- Løsningsmodel 7C vedrørende certificeringsprocessen for flyvepladsoperatører (dvs. mulighed for at anmode om et "enkelt" flyvepladsoperatørcertifikat på virksomhedsplan, hvis det ønskes, for operatører, der driver flere flyvepladser og har etableret centrale funktioner for sikkerhedsstyring, kvalitetsstyring og intern audit), fordi den fik dobbelt så mange point som den alternative løsningsmodel 7B, navnlig i



social henseende, da den hverken vil føre til nedlæggelse af arbejdspladser eller tvinge nogen flyvepladsoperatører til at omorganisere deres virksomhed. Derudover vil løsningsmodel 7C også have en positiv økonomisk virkning (dvs. føre til visse besparelser).

- Løsningsmodel 8A vedrørende bedømmelsesorganernes rolle (dvs. bemyndige bedømmelsesorganer, der er godkendt af agenturet, til at certificere de mindst komplekse flyvepladser og deres operatører, men således at ansøgerne i sådanne tilfælde frit kan sende deres ansøgning til enten den kompetente luftfartsmyndighed eller til et bedømmelsesorgan), fordi den fik dobbelt så mange point som de alternative løsningsmodeller, og navnlig fordi løsningsmodel 8A var langt bedre end den alternative løsningsmodel 8C i sikkerhedsmæssig og social henseende og stadig fører til økonomiske besparelser, skønt disse ikke er særlig store.
- Løsningsmodel 2B vedrørende rednings- og brandslukningsmandskab (dvs. fastsættelse af specifikke luftfartskrav til deres faglige kompetence og helbred, hvilket skal påvises under flyvepladsoperatørens ansvar), fordi den ud over at få høje point i sikkerhedsmæssig henseende også generelt fik tre gange så mange point som den alternative løsningsmodel 2C. Løsningsmodel 2B fik navnlig højere point end løsningsmodel 2C i social henseende og med hensyn til global harmonisering.

Ovenstående forslag er også i overensstemmelse med de holdninger, som mange myndigheder/offentlige forvaltninger og erhvervslivet har givet udtryk for, og som blev fremsat i forbindelse med de omfattende høringer og navnlig i de 3 010 bemærkninger til NPA 6/2006 og de 103 reaktioner på det tilknyttede CRD-dokument.

Alt i alt har ingen af de fem valgte løsningsmodeller en skadelig sikkerhedsvirkning. Tværtimod havde fire af dem (dvs. 3B, 4C, 8A og 2B) de højeste point i sikkerhedsmæssig henseende sammenlignet med de respektive alternativer. Den eneste undtagelse er løsningsmodel 7C ("enkelt" certifikat), da alle løsningsmodellerne i dette tilfælde blev anset for at være neutrale i sikkerhedsmæssig henseende.

Omkostningerne i tilknytning til en udvidelse af agenturets kompetencer til at omfatte bestemmelserne om flyvepladssikkerhed og -interoperabilitet blev i den foreløbige konsekvensanalyse fra 2005 anslået til at ligge i størrelsesordenen 4,4 til 6,5 mio. EUR (2005) om året (kun til personale- og generalomkostninger i agenturet). I denne konsekvensanalyse anslår agenturet de direkte ekstraomkostninger til 3,15 mio. EUR om året, hvilket er omkring 50 % af ovennævnte foreløbige vurdering. Ikke overraskende, da sidstnævnte også omfattede ATM/ANS. Kommissionens tjenestegrene vurderede disse omkostninger igen i 2006 til omkring 7,5 mio. EUR om året (ikke kun til agenturets direkte omkostninger, men for alle berørte aktører, idet det antages, at 1 500 flyvepladser henhører under EU-lovgivningens anvendelsesområde). I denne konsekvensanalyse anslås de samlede omkostninger til omkring 21 mio. EUR om året (dvs. 3 mio. EUR til agenturets årlige ekstraomkostninger + resten til de øvrige aktører), hvilket stadig bekræfter, at analysen har været proportional. Det skal dog understreges, at de samlede anslåede omkostninger i forbindelse med flyvehavarier og -hændelser, der kan tilskrives faktorer på flyvepladserne (infrastruktur, udstyr, operationer), i EU 27 + 4 ligger på omkring 1 164 mio. EUR (2006)/år: dvs. 125 gange mere. Så selv om agenturets forslag kun medfører en kvantitativ sikkerhedsfordel på 2 % (dvs. 23,28 mio. EUR om året), vil det være i samme størrelsesorden som de anslåede samlede omkostninger i forbindelse med den foreslåede politik.

Derudover vil den foreslåede politik også danne grundlaget for eventuelle miljøfordele i fremtiden.

I social henseende kan den foreslåede politik ud over at bidrage til udviklingen af det indre marked og arbejdskraftens mobilitet skabe omkring 530 ekstra arbejdspladser i EU 27 + 4, heraf 21 i agenturet og 67 hos myndighederne og resten i den private sektor.

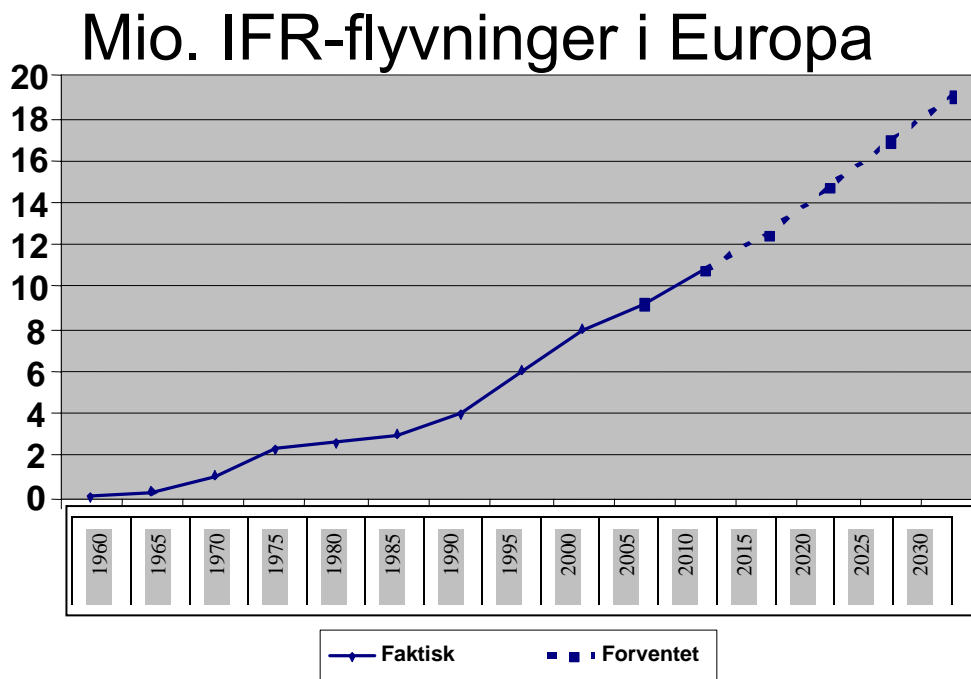
Endelig vil den foreslåede politik også kunne bidrage til en bedre samordning af bestemmelserne om flyvepladssikkerhed og -interoperabilitet, ikke kun med EASA-grundforordningen, men også med "den nye metode" og med "det fælles europæiske luftrum".

På grundlag af denne konsekvensanalyse skønnes det således, at en udvidelse af EASA's beføjelser til at omfatte flyvepladssikkerhed og -interoperabilitet er berettiget, navnlig med hensyn til sikkerhed samt sociale og økonomiske fordele. Det anbefales derfor, at de nødvendige foranstaltninger iværksættes, så Kommissionen i 2008 kan fremsætte et lovforslag til behandling i henhold til proceduren for fælles beslutningstagning.

# 1. Indledning og omfang

## 1.1 Udvikling i EU-lovgivningen for luftfartssikkerhed

I perioden 1987-1992 vedtog fællesskabslovgivningen 3 på hinanden følgende "lovgivningspakker" om liberalisering af lufttransporttjenester i det indre marked. Dette har ført til en kraftig stigning i antallet af flyvninger fra omkring 3 mio. om året i midten af firserne til omkring 10 mio. i dag. Ifølge Eurocontrols langtidsprognoiser (scenario C, dvs. bæredygtig økonomisk vækst, men også strengere miljøbestemmelser) forventes trafikken fortsat at vokse i de kommende tiår, som det fremgår af figur 1:



Kilde: EUROCONTROL Long Term Forecast 2006-2025

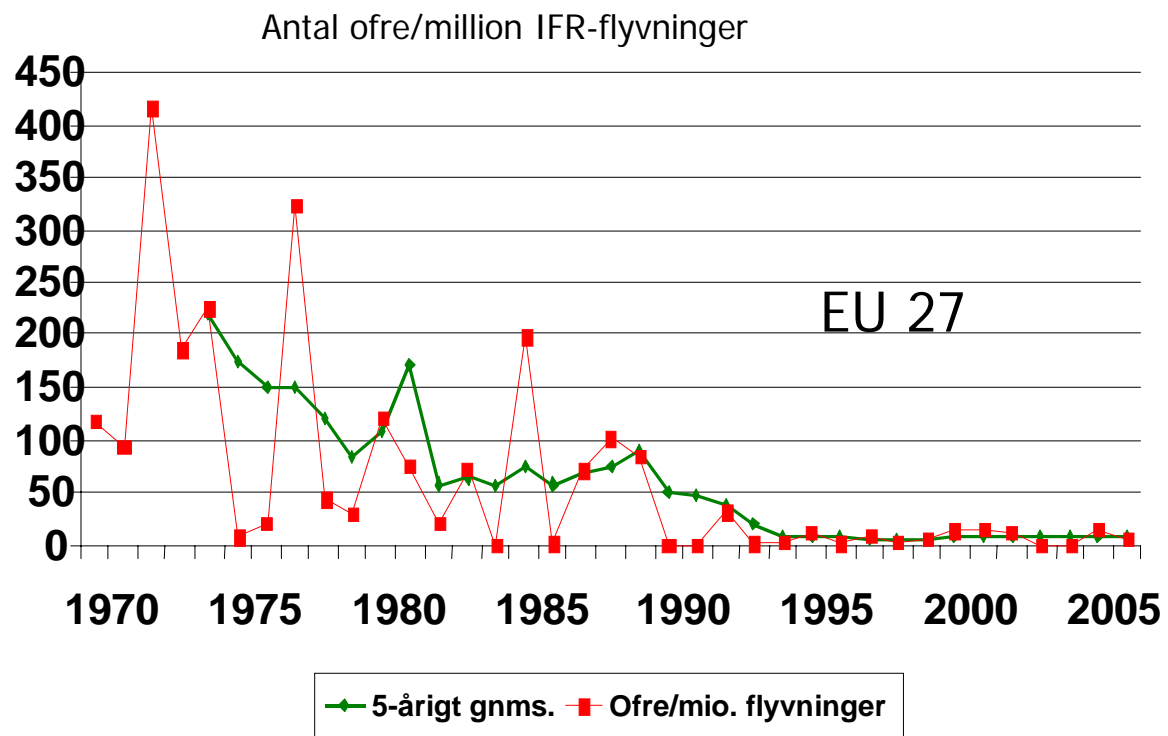
**Figur 1: Udviklingen i lufttrafikken i Europa**

Denne liberaliseringsproces har medført flere direkte ruter, flere afgang og lavere priser for borgerne. En deregulering, der også havde omfattet sikkerhedsaspekter, kunne dog have været skadelig for beskyttelsen af borgernes liv. Derfor har EU-lovgiveren parallelt med liberaliseringen af markedet strammet lovgivningen om luftfartssikkerhed på EU-plan.

Blandt de vigtigste milepæle kan nævnes:

- direktiv 91/670/EØF om gensidig anerkendelse af personcertifikater
- forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart
- direktiv 94/56/EF om oprettelse af "uafhængige" flyvehavariundersøgelsesorganer
- EASA's grundforordning nr. 1592/2002
- direktiv 2003/42 om indberetning af hændelser inden for civil luftfart
- direktiv 2004/36 om sikkerhed forbundet med tredjelandes luftfartøjer (SAFA)
- "pakken" bestående af 4 forordninger (dvs. forordning nr. 549, 550, 551 og 552) om et fælles europæisk luftrum i 2004, hvormed princippet om adskillelse mellem udbydere af luftfartsnavigationstjenester og sikkerhedslovgivere selv på områderne lufttrafikstyring (ATM) og Luftfartsnavigationstjenester (ANS) blev indført
- forordning nr. 2111/2005 om den "sorte liste"
- forordning nr. 1899/2006 om erhvervsmæssige luftfartsoperationer (såkaldte EU-OPS).

De to processer med liberalisering af markedet og strammere sikkerhedsbestemmelser har været som to parallelle spor. Det fremgår af statistiske data, at det gennemsnitlige antal dødsfald pr. mio. IFR-flyvninger i Europa faldt fra omkring 100 ofre/mio. flyvninger i begyndelsen af firserne til omkring 10 i dag, dvs. 20 år efter, som det fremgår af figur 2:



**Figur 2: Fald i antallet af ofre pr. million flyvninger**

Selv om det er svært at påvise en nøje sammenhæng mellem faldet i antallet af ofre og bedre sikkerhedslovgivning, skal det dog bemærkes, at de to parallelle processer generelt har medført betydelige fordele for borgerne både i udbuddet på markedet og i sikkerhedsniveauet.

Det bør herefter understreges, hvilke luftfartsområder der allerede henhører under EU's fælles regler eller under agenturets arbejdsområde, for at påvise potentielle huller. I tabel 1 findes en liste over disse områder:

Område	Omfattet af EU-bestemmelserne	Omfattet af EASA's anvendelsesområde	
		Gældende grundforordning	Første udvidelse af grundforordning <sup>1</sup>
Luftdygtighed	X	X	
Erhvervsmæssige flyveoperationer	X		X
Ikke-erhvervsmæssige flyveoperationer			X
Certificering af flyvebesætninger			X
Sikkerhed forbundet med tredjelands luftfartøjer (SAFA)	X		
Sikkerhed hos udenlandske udbydere af luftfartsnavigationstjenester			X
Den sorte liste	X		
<b>Flyvepladser</b>	<b>Hul</b>		
ATM-funktioner (f.eks. trafikregulering og luftrumstyring)	X		
Lufttrafiktjenester (ATS)	X		
Liberaliserede luftfartsnavigationstjenester (COM, NAV, SUR, AIS)	X		
Indsamling og analyse af sikkerhedsdata	X		X
Uafhængige havariundersøgelser	X		

**Tabel 1: Luftfartssikkerhedsområder omfattet af EU's fælles regler**

Det fremgår af ovenstående tabel, at det eneste luftfartsområde, hvor der i dag ikke findes fælles sikkerhedsbestemmelser på EU-plan, er flyvepladsområdet.

Det skal ligeledes bemærkes, at selv om antallet af dødsulykker, der har ramt den erhvervsmæssige luftfartssektor i EU i det seneste tiår, er stærkt reduceret, er nogle af de mest katastrofale rent faktisk indtrådt på flyvepladser (f.eks. Linate den 8. oktober 2001)

<sup>1</sup> Som fremsat ved lovforslag KOM 579 af 16. november 2005, som i øjeblikket behandles i henhold til proceduren med fælles beslutningstagning.

## **1.2 Omfanget af denne konsekvensanalyse af lovgivningen**

Formålet med dette dokument er således at analysere virkningerne af en eventuel fællesskabsindsats inden for lovgivning om flyvepladssikkerhed og -interoperabilitet. Det vil nærmere bestemt sige, at:

- i forbindelse med den økonomiske konsekvensanalyse tages kun de væsentlige omkostninger i betragtning, da Kommissionens tjenestegrene har analyseret de administrative omkostninger
- de berørte aktørers holdninger/svar analyseres ikke fuldstændigt i detaljer, da de er opsummeret i det høringssvardokument (CRD 6/2006), som blev offentliggjort på agenturets hjemmeside den 5. maj 2007. Kun nogle sammenfattende data fra høringen af de berørte aktører præsenteres således i denne konsekvensanalyse, hvor det er relevant.

## **1.3 En iterativ proces for konsekvensanalyse**

### *1.3.1 "Bedre lovgivning"*

Ifølge princippet om "bedre lovgivning" skal EASA gennemføre en egentlig konsekvensanalyse af lovgivningen, hver gang det udarbejder en udtalelse. Ifølge samme princip skal Kommissionen selv udarbejde en konsekvensanalyse, når den forelægger EU-lovgiveren et forslag.

Da problemet var blevet afgrænset, som det fremgår af punkt 1.3.2 nedenfor, blev arbejdet tilrettelagt således, at dobbeltarbejde så vidt muligt undgås. Kommissionen har derfor gennemført en indledende konsekvensanalyse og en analyse af de administrative omkostninger, mens agenturet har udarbejdet dette dokument.

Nedenstående punkt i dette kapitel 1 indeholder sammenfattende oplysninger til brug som reference om det arbejde, der allerede er udført, og om de efterfølgende trin i konsekvensanalyseprocessen.

### *1.3.2 Afgrænsning af problemet*

Den erhvervsmæssige luftfartssikkerhed blev forbedret betydeligt i Europa fra starten af 1970'erne (ca. 200 ofre/mio. IFR-flyvninger) til omkring 1995 (dvs. ned til ca. 10 ofre/mio. IFR-flyvninger), som det fremgår ovenfor. Siden da er den nævnte sats forblevet næsten konstant til trods for væsentlige teknologiske fremskridt. For at nedbringe satsen yderligere er det derfor nødvendigt ikke blot at gribe ind på det teknologiske plan, men også over for andre aspekter af "sikkerhedskæden". Følgende vigtige problemer bør navnlig løses på flyvepladserne:

- uensartet anvendelse af ICAO-standarder i medlemsstaterne (alle forskelle kan indberettes, lovtekster er altid forskellige og træder i kraft på forskellige datoer)
- uensartet anvendelse af ICAO's henstillinger (ikke obligatoriske)
- uensartet og ikke-synkroniseret gennemførelse af foranstaltninger til forbedring vedtaget af europæiske mellemstatslige luftfartsorganisationer (f.eks. Eurocontrol)
- behov for en stadig forbedring af sikkerhedsniveauet i lyset af den fortsatte vækst i lufttrafikken, der forventes i de kommende tiår (omkring 3 % om året)
- behov for en "helhedsstrategi", der omfatter luftbårne segmenter og segmenter på jorden (betragte afgang- og ankomstruter i tilknytning til lokale forhindringer som en integreret del af flyvepladssikkerheden i de væsentlige krav og omløbstiden som en integreret del af luftfartscyklussen) samt mennesker og organisationer og deres

respektive organisatoriske grænseflader, der har særlig betydning for flyvepladssikkerheden, hvor forskellige aktører (f.eks. flyvepladsoperatører og ground handling-virksomheder) udfører forskellige operationelle opgaver

- fragmentering af regelfastsættelsen angående luftfartssikkerhed på europæisk plan (medlemsstater, gruppen af myndigheder med ansvar for lufthavnssikkerheden – GASR osv.), hvilket navnlig fører til resourcespild i forbindelse med 27 parallelle processer for gennemførelse af lovgivningen i national ret, mens metoderne til høring af de berørte parter er meget forskelligartede.

### *1.3.3 Den indledende konsekvensanalyse*

I 2005 gennemførte en konsulentvirksomhed, som Kommissionen havde indgået kontrakt med, en indledende konsekvensanalyse. Den fuldstændige rapport kan læses på adressen: [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). Konklusionen på undersøgelsen var, at en udvidelse af EASA's kompetence rent faktisk var den mest logiske, effektive og omkostningseffektive løsning. Ifølge konsulentvirksomheden ville en udvidelse af EASA resultere i mærkbare sikkerhedsfordele, navnlig sammenlignet med den mulighed, at man ikke gjorde noget.

Derudover anslog den pågældende konsulentvirksomhed udgifterne ved at udvide EASA's kompetence til at omfatte flyvepladssikkerhed, lufttrafikstyring (ATM) og luftfartsnavigationstjenester (ANS) til at ligge omkring:

- 4,4 til 6,5 mio. EUR om året (EUR 2005), såfremt agenturets mandat udvides, og der kun er tale om agenturets udgifter (dvs. at konsulentvirksomheden kun havde fremsat kvalitative betragtninger vedrørende de øvrige berørte aktører)
- 4,6 til 6,9 mio. EUR om året, såfremt Eurocontrols mandat udvides, hvilket var en af de alternative løsningsmodeller, der blev analyseret
- 7,5 til 8,6 mio. EUR om året, såfremt der oprettes et helt nyt fællesskabsagentur for lovgivning inden for de pågældende områder.

Det er værd at bemærke, at der i den pågældende foreløbige analyse anvendtes den generiske term "lufthavn" som i Europa-Kommissionens meddelelse af 15. november 2005 (KOM(2005) 578 endelig udg.), og der blev ikke gjort forsøg på at sætte tal på de berørte enheder. Dette var hensigtsmæssigt i en indledende undersøgelse. Efterfølgende har agenturet, der har noteret sig, at en "lufthavn" typisk også omfatter en passagerterminal<sup>2</sup>, mens både ICAO-bilag 14 og gruppen af myndigheder med ansvar for lufthavnssikkerheden (GASR) anvender udtrykket "flyveplads" for at begrænse perspektivet til luftfartssikkerhed, valgt at bruge udtrykket "flyveplads" siden offentliggørelsen af NPA 14/2006. De berørte aktører har støttet dette valg.

### *1.3.4 Evaluering af de administrative omkostninger*

Administrative omkostninger, også kendt som generalomkostninger eller indirekte omkostninger, er de omkostninger, der er knyttet til fælles mål og ikke nemt kan identificeres og specifikt tilskrives et bestemt projekt. Ifølge de retningslinjer, som Kommissionens generalsekretariat har udstedt, bør de administrative omkostninger vurderes på grundlag af de gennemsnitlige omkostninger i forbindelse med den krævede foranstaltning (pris) ganget med det samlede antal foranstaltninger gennemført pr. år (kvantitet). De gennemsnitlige omkostninger pr. aktion anslås ved at gange en sats (gennemsnitlig arbejdskraftomkostning pr. time inklusive prorata generalomkostninger) og den tid, der medgår til hver enkelt

<sup>2</sup> Artikel 2 i Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne. (EFT L 272 af 25.10.1996, s. 36-45).

foranstaltning. Kvantiteten beregnes som foranstaltningernes hyppighed ganget med antallet af berørte enheder.

#### Omkostningsmodellens centrale ligning

$$\Sigma P \times Q$$

hvor P (for pris) = sats x tid

og Q (for kvantitet) = antal berørte enheder x hyppighed.

Kommissionens tjenestegrene (GD TREN i samarbejde med den fælles styringsgruppe, der er nedsat i forbindelse med dette spørgsmål) gennemførte i 2006 nogle omkostningsberegninger i henhold til en trinvis procedure "Assessing Administrative Costs Imposed by Legislation" (Vurdering af de administrative omkostninger, som lovgivningen medfører), der findes i bilag 10 til den ajourførte udgave af Europa-Kommissionens retningslinjer for konsekvensanalyse<sup>3</sup>. Disse beregninger omfattede imidlertid ikke blot de administrative omkostninger, men også de direkte eller væsentlige omkostninger (f.eks. regelfastsættelse, der skal foretages af agenturet, og omkostninger i forbindelse med certificering af flyvepladser), som det eventuelle lovforslag resulterer i. Kommissionen sammenlignede den valgte løsning (dvs. udvidelse af EASA til at omfatte flyvepladssikkerhed) med status quo (dvs. "ikke gøre noget"). Kommissionen benyttede i denne forbindelse en forenklet metode til indsamling af data begrundet i initiativets karakter (flyvepladscertificering er allerede en ICAO-forpligtelse, der i vid udstrækning gennemføres af medlemsstaterne) og i de samlede anslåede omkostninger, der ligger i størrelsesordenen 10 mio. EUR om året for hele EU. En mere kompliceret metode til dataindsamling ville ikke have stået i forhold til resultatet.

Der er anvendt statistiske data fra enten EUROSTAT eller Eurocontrol samt information fra internettet (f.eks. OAG's hjemmeside, en rejseinformationsvirksomhed, der også betjener verdensomspændende luftfartsselskaber i forbindelse med udvikling af deres ruter), arbejdsudkastet (fra august 2006) til ICAO EUR Air Navigation Plan, del I, tillæg til del III og Eurocontrols AIS-database indeholdende en liste over flyvepladser, der er åbne for offentlig brug (konsulteret den 31. august 2006). Medlemmerne af gruppen af myndigheder med ansvar for lufthavnssikkerheden (GASR) leverede endvidere yderligere information.

Alt i alt analyserede Kommissionens tjenestegrene de samlede (administrative og vigtige) omkostninger ved at udvide EASA's kompetence til at omfatte flyvepladssikkerhed og -interoperabilitet for agenturet selv og for de øvrige berørte aktører, hvilket fremgår af tabel 2 i EUR (2006):

EUR (2006) om året

<b>VÆRSTE TILFÆLDE (dvs. 1 500 flyvepladser; 2 FTE'er til regelfastsættelse/land)</b>	<b>"Ikke gøre noget"</b>	<b>Udvide EASA's arbejde til at omfatte lovgivning om flyvepladssikkerhed</b>
<i>Væsentlige omkostninger</i>	8 335 043,00	6 539 997,60
<i>Administrative omkostninger</i>	1 081 908,00	925 843,20
<b>SAMLEDE OMKOSTNINGER</b>	<b>9 416 951,20</b>	<b>7 465 840,80</b>
<b>Forskel</b>		<b>- 1 951 110</b>

**Tabel 2: Omkostninger ved at udvide EASA til at omfatte flyvepladser ifølge Kommissionens tjenestegrene**

<sup>3</sup> Europa-Kommissionens retningslinjer for konsekvensanalyse af 15. juni 2005 med revision af 15. marts 2006, Bruxelles, SEK (2005)791.



Med andre ord vil en centralisering af lovgivningsbeføjelserne vedrørende sikkerhed i EASA efter Kommissionens tjenestegrenes mening medføre en mindre økonomisk fordel i størrelsesordenen 2 mio. EUR (2006) om året for de europæiske borgere takket være stordriftsfordele og rationalisering af arbejdet.

Endelig gennemførte Kommissionens tjenestegrene en følsomhedsanalyse for at understrege den økonomiske relevans af de to vigtige parametre, der bidrager til de samlede omkostninger, nemlig

- antal fuldtidsækvivalenter (FTE - 1 FTE = 1 mand/år)
- antal flyvepladser, der er omfattet af den foreslåede EU-lovgivning.

Kommissionens tjenestegrene fastslog, at deres vurdering kunne revideres, når der forelå yderligere oplysninger fra EASA, og antog på det pågældende tidspunkt, at 12 FTE'er i EASA ville være beskæftiget med regelfastsættelse og standardisering, mens de antog, at gennemsnitligt 2, 4 eller 6 FTE'er fortsat ville være beskæftiget med regelfastsættelse på nationalt plan, hvis man valgte løsningen med ikke at gøre noget. For flyvepladser antog følsomhedsanalysen værdier på enten 500, 1 000 eller 1 500. Resultaterne er opstillet i tabel 3, hvoraf det fremgår, at en udvidelse af EASA, selv hvis man vælger den dyreste løsning (dvs. 1 500 flyvepladser, der er omfattet af EU-lovgivningen, og der kun afsættes to FTE'er/land til regelfastsættelse i dag), ifølge Kommissionens tjenestegrene ville være billigere end at opretholde status quo:

<i>Antal flyvepladser omfattet af lovgivningen</i>	<i>Løsningsmodel</i>	<i>Mio. EUR om året</i>		
		<i>Regelfastsættelse gennemsnitligt antal FTE'er/land</i>		
		<i>2</i>	<i>4</i>	<i>6</i>
<b>500</b>	IKKE GØRE NOGET	5 159	8 010	11 101
	UDVIDE EASA	3 372		
<b>1 000</b>	IKKE GØRE NOGET	7 288	10 139	13 230
	UDVIDE EASA	5 524		
<b>1 500</b>	IKKE GØRE NOGET	<b>9 416</b>	12 268	15 300
	UDVIDE EASA	<b>7 465</b>		

**Tabel 3: Følsomhedsanalyse gennemført af Kommissionens tjenestegrene**

Den vurdering af de administrative (og vigtige) omkostninger, som Kommissionen gennemførte, var rent faktisk baseret på en række antagelser. Konklusionen på undersøgelsen var, at nogle af disse antagelser måske skulle finjusteres, når Kommissionen havde modtaget agenturets udtalelse om spørgsmålet. Det er derfor muligt, at Kommissionens tjenestegrene vil revidere deres skøn, før de fremsætter et forslag til lovgivning.

### *1.3.5 Denne konsekvensanalyse*

Denne konsekvensanalyse af lovgivningen, som bygger på de to undersøgelser, der er beskrevet i punkt 1.3.3 og 1.3.4 ovenfor, præsenteres i enkeltheder i nedenstående kapitel 2. Eventuelle andre antagelser eller betragtninger i dette kapitel må tilskrives agenturet. Da antallet af "flyvepladser" er større end antallet af "lufthavne" (sidstnævnte varetager erhvervsmæssig lufttransport), er der lagt særlig vægt på en vurdering af de potentielle virkninger af den fremtidige lovgivnings rækkevidde.

En sådan konsekvensanalyse er blevet gennemført af agenturet i henhold til en metode godkendt af agenturets administrerende direktør på grundlag af punkt 3.4 og 5.3 i agenturets regelfastsættelsesprocedure vedtaget af dets bestyrelse.

Det skal endnu en gang understreges, at denne konsekvensanalyse af lovgivningen til forskel fra Kommissionens undersøgelse i punkt 1.3.4 umiddelbart ovenfor kun tager de faktiske omkostninger i betragtning og ikke de rent administrative omkostninger (f.eks. arbejdsstationer til arbejdstagerne, fotokopiering, udfyldning af blanketter, post osv.).

#### *1.3.6 Den afsluttende konsekvensanalyse*

Kommissionens tjenestegrene har ansvaret for at sammenfatte den indledende analyse nævnt i punkt 1.3.3 ovenfor, deres vurdering af de administrative omkostninger og denne konsekvensanalyse af lovgivningen, når de skal udarbejde forslaget til lovgivning om spørgsmålet.

## 2. Konsekvensanalyse af lovgivningen

### 2.1 Fremgangsmåde i forbindelse med konsekvensanalysen

#### 2.1.1 Kvalitativ og kvantitativ analyse

En konsekvensanalyse af lovgivningen er en evaluering af fordele og ulemper ved en påtænkt bestemmelse eller ændring af lovgivningen, der tager hensyn til de forskellige løsningsmodeller for at nå frem til det forventede sociale mål (dvs. mere effektiv og omkostningseffektiv regulering af flyvepladssikkerhed), mens deres virkning på alle de berørte personkategorier så vidt muligt kvantificeres.

Den skal stå i forhold til de forventede virkninger af forslaget. Disse virkninger skal analyseres ud fra forskellige perspektiver (områder). Denne konsekvensanalyse af lovgivningen, der berører luftfartssektoren og især flyvepladser, omfatter derfor navnlig følgende områder, inden for hvilke konsekvenserne analyseres:

- sikkerhed
- økonomi
- miljø
- sociale virkninger
- og virkning på andre luftfartskrav, der falder uden for EASA's anvendelsesområde.

Ovenstående virkninger er navnlig blevet analyseret kvalitativt og kvantitativt, som det fremgår af tabel 4:

Analyse	VIRKNING					
	Sikkerhedsmæssig		Økono- misk	Miljø- mæssig	Social	Virkning på andre luftfartskrav
	Tid- ligere	Fremtidig virkning				
<b>Kvantitativt</b>	X					
<b>Kvantitativt i store træk</b>		X	X		X	
<b>Kvalitativt</b>		X	X	X	X	X

**Tabel 4: Kvalitativ og kvantitativ konsekvensanalyse**

Hvert af disse 5 punkter i konsekvensanalysen vil blive gennemgået hver for sig i punkt 2.6 til 2.10 nedenfor.

#### 2.1.2 Analysemetode

Den metode, der er anvendt til konsekvensanalysen, er inddelt i 5 trin:

- problemanalyse som beskrevet nedenfor i afsnit 2.3
- definition af mål (generelle, specifikke og operationelle) og indikatorer som præsenteret i afsnit 2.4 nedenfor
- påvisning af alternative løsningsmodeller for de vigtigste spørgsmål, som høringen giver anledning til (dvs. fællesskabslovgivningens anvendelsesområde, regulering med hensyn til flyvepladsudstyr, certificeringsproces, bedømmelsesorganernes rolle og regulering med hensyn til rednings- og brandslukningsmandskab) i afsnit 2.5
- påvisning og analyse af målgruppens størrelse

- påvisning og analyse af virkningerne af hver enkelt løsningsmodel for alle 6 områder opstillet i 2.1.1 ovenfor med det formål at finde frem til de vigtigste
- afsluttende multikriterieanalyse.

De mulige virkninger korreleres i høj grad med de generelle og specifikke mål, der er påvist i 2.4.2 og 2.4.3 nedenfor. Målingen af disse baseres på de overvågningsindikatorer (udfalds- og resultatindikatorer), der er opstillet i punkt 2.4.5 nedenfor. De indikatorer, der hænger sammen med de generelle mål, kan dog påvirkes betydeligt af andre politikker. Derfor er det ikke relevant at tage dem i betragtning, når virkningerne af den foreslåede udvidelse af EASA til at omfatte flyvepladser analyseres.

Hovedformålet med de generelle mål er således at underbygge definitionen af de specifikke mål med den foreslåede politik. De resultatindikatorer, der er korreleret med dem, vil blive anvendt i denne konsekvensanalyse af lovgivningen efter behov, og de vil også kunne anvendes fremover i forbindelse med midtvejsevalueringer.

Endelig anvendes de operationelle indikatorer i punkt 2.4.5 nedenfor ikke i denne konsekvensanalyse af lovgivningen. Kommissionen vil dog løbende kunne anvende dem som referenceværdi for udviklingen i det foreslåede initiativ.

Når alle virkningerne af hvert enkelt hovedområde og hver enkelt tilknyttet løsningsmodel er blevet påvist i tilknytning til de pågældende specifikke mål, vil resultaterne blive opsummeret i en virkningsmatrice i de afsluttende afsnit 2.6 til 2.10 nedenfor. Proceduren for udvikling af en sådan matrice er multikriterieanalysen, der gennemføres via følgende detaljerede trin:

- påvisning af de specifikke mål, der finder anvendelse på alle de foreslåede alternative løsningsmodeller
- korrelering af hver enkelt mulighed med de potentielle virkningsområder, der er relevante, for at muliggøre en sammenligning af løsningsmodellerne
- fastsættelse af målekriterier (via resultatindikatorerne) – i det mindste i kvalitativ henseende og, hvor det er muligt, i kvantitativ henseende (i sidstnævnte tilfælde under hensyntagen til målgruppens størrelse)
- point for, hvor godt hver enkelt løsningsmodel opfylder kriterierne, som et udtryk for hver enkelt virkning, uanset om den er målt kvantitativt eller vurderet kvalitativt, i en ikke-dimensional klassificering ("point"): dvs. -3 for meget negativ virkning, -2 for middel negativ virkning, -1 for lille negativ virkning, 0 for neutral virkning og op til +3 for positiv virkning
- "vægtning" af hvert enkelt virkningsområde, som afspejler dets relative betydning: Vægten 3 tildeles sikkerheds- og miljøvirkninger, 2 tildeles økonomiske og sociale virkninger og 1 tildeles virkninger på andre luftfartskrav
- endelig sammenlignes løsningsmodellerne ved at kombinere deres respektive vægtede point.

## **2.2 Tilrettelæggelse af processen**

### *2.2.1 Fælles styringsgruppe*

Konsulentvirksomheden afsluttede i september 2005 den rapport om den indledende konsekvensanalyse, der er nævnt i punkt 1.3.3 ovenfor. Derefter bekendtgjorde Kommissionen, at den agtede at gennemføre en gradvis udvidelse af EASA's arbejdsområde<sup>4</sup>.

Derfor nedsatte kontor F3 (luftfartssikkerhed og miljø) i Generaldirektoratet for Energi og Transport (GD TREN) i januar 2006 en fælles styringsgruppe (IS-SG) for indledende evaluering/afsluttende konsekvensanalyse af udvidelsen af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs opgaver til at omfatte luftfartsnavigationstjenester (ANS), lufttrafikstyring (ATM) og flyvepladser med følgende opgaver:

- gennemgang af den foreløbige analyse gennemført af en kontrahent og rådgivning om, hvorvidt mere detaljerede løsningsmodeller bør overvejes i den foreslåede retning
- lette adgangen til information for at færdiggøre undersøgelsen
- støtte den person, der har ansvaret for evalueringen, navnlig for risikovurderingen og udgiftsoverslaget, når de nærmere oplysninger om EASA's udtalelse foreligger
- overvågning af arbejdet og validering af resultaterne
- deltagelse i møder
- deltagelse i den kvalitative vurdering af evalueringen
- sikre formidling af konklusioner og henstillinger.

Ud over andre kontorer i GD TREN og agenturet deltager også andre af Kommissionens tjenestegrene i den pågældende fælles styringsgruppe, nemlig Generalsekretariatet, Den Juridiske Tjeneste, GD ENTR, GD ENV og GD BUDG.

Det indledende møde fandt sted den 20. marts 2006 efterfulgt af regelmæssige møder, hvoraf det 6. fandt sted den 21. marts 2007. På det 7. møde vil EASA fremlægge denne konsekvensanalyse af lovgivningen for den fælles styringsgruppes medlemmer.

Indtil videre har medlemmerne af den fælles styringsgruppe fremlagt grundlæggende tekniske oplysninger og udgiftsoplysninger navnlig med henblik på udarbejdelse af den vurdering af de administrative omkostninger, som GD TREN foretager, og som de deltog i fuldt ud ikke blot via møder, men også via revision af dokumenterne pr. mail.

Det forventes, at den fælles styringsgruppe ikke blot vil kommentere denne konsekvensanalyse af lovgivningen og efterfølgende godkende den endelige konsekvensanalyse, der udarbejdes af GD TREN, men at den vil fortsætte sit arbejde med det formål også at afslutte konsekvensanalysen af udvidelsen af EASA til at omfatte luftfartsnavigationstjenester og lufttrafikstyring.

---

<sup>4</sup> KOM(2005) 578 endelig udg. af 15.11.2005.

### 2.2.2 Høring af berørte aktører

Der er indtil videre gennemført en struktureret og iterativ høring af de berørte aktører (ud over mails og uformelle udvekslinger af information) via 13 mekanismer, som det fremgår af tabel 5 nedenfor:

Nr.	Ansvarlig	Høringsperiode	Målgruppe	Mekanisme	Resultater
1	ECORYS	Midten af 2005	Over 70 udvalgte aktører	Spørgeskemaer	56 modtaget. Sammendrag af svar i ECORYS rapport
2	ECORYS	Midten af 2005	25 centrale aktører	Interview	Sammendrag af svar i ECORYS rapport
3	EASA	Dec. 2005	Rådgivende gruppe af nationale myndigheder (AGNA)	Høring om EASA's årlige regelfastsættelsesplan	Opgave BR 002 godkendt
4	EASA	Dec. 2005	Rådgivende Udvalg vedr. Sikkerhedsstandarder (SSCC)		Opgave BR 002 godkendt
5	EASA	Dec. 2005	AGNA	Høring om kommissorium for opgave BR 002	Kommissorium offentliggjort
6	EASA	Dec. 2005	SSCC		Kommissorium offentliggjort
7	EASA	Maj til okt. 06	Offentlig via webhøring	NPA 6/2006	3 010 bemærkninger fra 1 850 aktører. CRD offentliggjort
8	EASA	Maj til juli 07	Offentlig via webhøring	CRD 6/2006	103 reaktioner fra 15 aktører. Taget i betragtning i udtalelsen
9	EASA	Siden starten af 2006	Luftfartsmyndighederne	Præsentationer for GASR	Fortløbende deltagelse i og drøftelser på møder
10	EASA	Dec. 2006	Flyvepladsaktører	Præsentation for ACI Europa "Airport Exchange"	Præsentation fremlagt
11	EASA	Juni 2007	Britiske flyvepladsaktører	Præsentation på AOA Ops and Safety Conference	Præsentation fremlagt
12	EASA	Juni 2007	Østrigske, tyske og schweiziske flyvepladsaktører	Præsentation for ADV infrastruktur- og teknologiudvalg	Præsentation fremlagt
13	EASA	Sept. 2007	Flyvepladsaktører	Præsentation for ACI's tekniske udvalg	Præsentation fremlagt

**Tabel 5: Høring af aktører**

Især resultaterne af såvel interview som spørgeskemaer, som den konsulentvirksomhed (dvs. ECORYS), Kommissionen havde kontraheret med, havde ansvaret for, blev anvendt til at udarbejde og underbygge analyserne af de forskellige emner i forbindelse med den indledende konsekvensanalyse såsom problemafgrænsning, konsekvensanalyse og sammenligning af løsningsmodeller. I hvert af dette dokumentets hovedkapitler præsenteres de berørte aktørers synspunkter i et separat afsnit. Endvidere findes der en detaljeret analyse af resultaterne af spørgeskemaet i bilag B til det pågældende dokument. De berørte aktører var blevet identificeret via deres medlemskab af EASA's bestyrelse eller som værende væsentlige aktører i Industry Consultation Body (ICB), der er repræsentativ for de relevante internationale organisationer. Derudover blev også et udsnit af udbydere af luftfartsnavigationstjenester og flyvepladsoperatører hørt.

Efterfølgende har agenturet i overensstemmelse med sin regelfastsættelsesprocedure to gange hørt henholdsvis AGNA og SSCC om indarbejdelse af opgave BR 002 i regelfastsættelsesplanen og dernæst om det skræddersyede kommissorium for dens gennemførelse. Siden 2005 har EASA gjort alt for at etablere forbindelser ikke blot med de kompetente myndigheder, men med alle flyvepladsaktører og først og fremmest med deres repræsentative sammenslutninger. Denne konstante indsats har bidraget til de mange kommentarer, der er blevet fremsat til NPA 6/2006, og til kvaliteten af disse. Især kom 3 010 registrerede kommentarer ikke blot fra over 1 750 enkeltpersoner, men også fra 91 relevante luftfartsaktører, som det fremgår af tabel 6:

Myndigheder		Flyvepladser	Brugere af luftrummet	Luftfarts-tjenesteud-øvere	Luftfarts-industrien
Østrig (Christian Marek)		Aberdeen	AEA	DFS	Airbus
Belgien		ACI Europe	AOPA Italy	Bundeswehr ATS Office	British Helicopter Advisory Board
Danmark		ADV (tysk luft- havnssammensl.)	AOPA Norway	EURO CONTROL	ECA
Den Tjek. Rep.		Avinor	AOPA UK		Helicopter Museum
Estland		BAA Central Airside Operations	APAU		IFATCA
Finland		Bickerton's Aerodromes	Air League		International Fire Training Centre
Frankrig		Birmingham	Association Aerotourisme		Squirrel Helicopters
Grækenland		British AOA	Association MosAiles		
Tyskland		Dublin	Belgian Gliding Federation		
Økonomi-, transport- og udviklingsmini- steriet i Hessen		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 Ops procedure group		Glasgow	Club Aero ULM Berch		
Nederlandene		Gloucestershire	Club ULM		
Norge		Guernsey	Dansk Ultralet Flyverunion		
Rumænien		Heathrow	Deutscher Ultralightflugverband		
Den Slovak. Rep.		Humberside	ECOGAS (BBGA)		
Slovenien		Luton	EGU		
Spanien		Lyon	Europe Airsports		
Sverige		Manchester	FSSLA Federation		
Schweiz		Nottingham E.M.	GAAC		
UK		Prag	KLM		
USA (FAA)		Schiphol	Helicopter Club GB		
		Schweizer Flugplatzverain	IAOPA		
		Teuge	Popular Flying Ass.		
		UAF	Reseau Sport de l'Air		
			Swiss Aero club		
			UK Flying Farmers Association		
			UK Offshore Operators Association		
<b>I ALT</b>	<b>24</b>	<b>27</b>	<b>30</b>	<b>3</b>	<b>7</b>
<b>TILSAMMEN</b>					<b>91</b>



**Tabel 6: Offentlige eller private organisationer, der har besvaret NPA 06/2006**

Alle de nævnte 3 010 kommentarer blev analyseret som beskrevet i CRD 6/2006, der blev offentliggjort den 5. maj 2007. Endelig kom der 103 reaktioner på CRD, som alle igen er blevet analyseret og sammenfattet i udtalelsen om udvidelse af EASA's arbejdsområde til at omfatte flyvepladssikkerhed og -interoperabilitet.

Afslutningsvis og naturligvis inden for grænserne af de disponible midler havde alle de berørte aktører mange muligheder for kontakt med agenturet i den gældende regelfastsættelsesprocedures ånd, men ofte endog mere end og aldrig mindre end dens bogstav.

Navnlig førte analyserne af svarene på CRD til den konklusion, at kun omkring 5 % af de oprindelige 91 kollektive aktører, der svarede på NPA 6/2006, ikke var fuldstændig overbevist om processens korrekthed, som det fremgår af tabel 7 nedenfor:

<b>Organisationer, der har svaret på NPA 6/2006</b>						
<b>Kompetente myndigheder</b>		<b>Flyvepladsoperatører</b>			<b>I alt</b>	
Rejser tvivl om processens korrekthed		Samlet antal oprindelige aktører	Rejser tvivl		Samlet antal oprindelige aktører	Rejser tvivl
BMBVS	3	24	ADV	1	27	4
DGAC-FR						
ENAC						
<b>%</b>	<b>12,5</b>		<b>3,7</b>			<b>4,4</b>

**Tabel 7: Processens korrekthed**

## **2.3 Problemanalyse**

### *2.3.1 Sikkerhedsniveau på flyvepladser i EU*

#### *2.3.1.1 Definitioner*

På anmodning fra EASA's direktorat for regelfastsættelse gennemførte agenturets afdeling for sikkerhedsanalyse og -forskning en kortfattet undersøgelse i 2007 af flyvehavarier, der er indtrådt i eller i nærheden af en flyveplads. Definitionerne på flyvehavarier og -hændelser i ICAO-bilag 13 blev anvendt, som det fremgår af tabel 8:

<b>Uddrag af definitionerne i ICAO-bilag 13, 9. udgave - 2001 inklusive ændring 11, der finder anvendelse fra den 23. november 2006</b>	
<b>Havari</b> (bilag 13 indeholder også nogle undtagelser, der ikke er medtaget i denne tabel)	En begivenhed, som indtræffer i forbindelse med operation af et luftfartøj fra det tidspunkt, en person går om bord for at flyve, og indtil alle personer er gået fra borde, og hvorunder: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) en person afgår ved døden eller kommer alvorligt til skade som følge af tilstedeværelse i luftfartøjet eller direkte berøring med dele af luftfartøjet, herunder dele heraf, som har løsnet sig eller revet sig løs, eller direkte udsættelse for lufttrykket fra en jetmotor</li> <li>b) et luftfartøj udsættes for skade eller strukturelle fejl, som nedsætter dets strukturelle styrke, ydeevne eller flyveegenskaber, og som normalt vil kræve en større reparation eller udskiftning af de pågældende dele</li> <li>c) luftfartøjet savnes eller er fuldstændig utilgængeligt.</li> </ul>
<b>Hændelse</b>	En begivenhed, som ikke er et havari, men som indtræffer i forbindelse med operation af et luftfartøj, og som har indflydelse på eller vil kunne have indflydelse på sikkerheden i forbindelse med operationen.

**Tabel 8: Uddrag af definitionerne i ICAO-bilag 13**

Undersøgelsen var baseret på data fra EASA's sikkerhedsdatabase, der omfatter verdensomspændende data om havarier og alvorlige hændelser indhentet fra ICAO, samt information om sikkerhedshændelser fra industrien og medierne. Alle data i punkt 2.3.1. er hentet fra den pågældende database og aggregeret af agenturets afdeling for sikkerhedsanalyse og -forskning, med mindre andet fremgår.

#### 2.3.1.2 Undersøgelsens omfang

Denne sikkerhedsundersøgelse omfattede:

- havarier, der har ramt luftfartøjer med en maksimal tilladt startmasse på over 2 250 kg, da ICAO ikke indsamler data for mindre luftfartøjsskrog
- i alle kategorier (dvs. luftfartøjer med faste vinger eller rotorluftfartøjer), der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport eller almindelig luftfart.

Analysen dækkede en periode på 10 år: dvs. fra 1996 til 2005. Derfor er f.eks. det seneste havari, der fandt sted den 17. juli 2007 i Congonhas-lufthavnen (Brasilien), og som krævede 187 menneskeliv blandt de ombordværende, men også 12 menneskeliv i området omkring den pågældende lufthavn, ikke medtaget i undersøgelsen, da de officielle oplysninger om årsagerne til, at luftfartøjet skred af en våd landingsbane, endnu ikke foreligger.

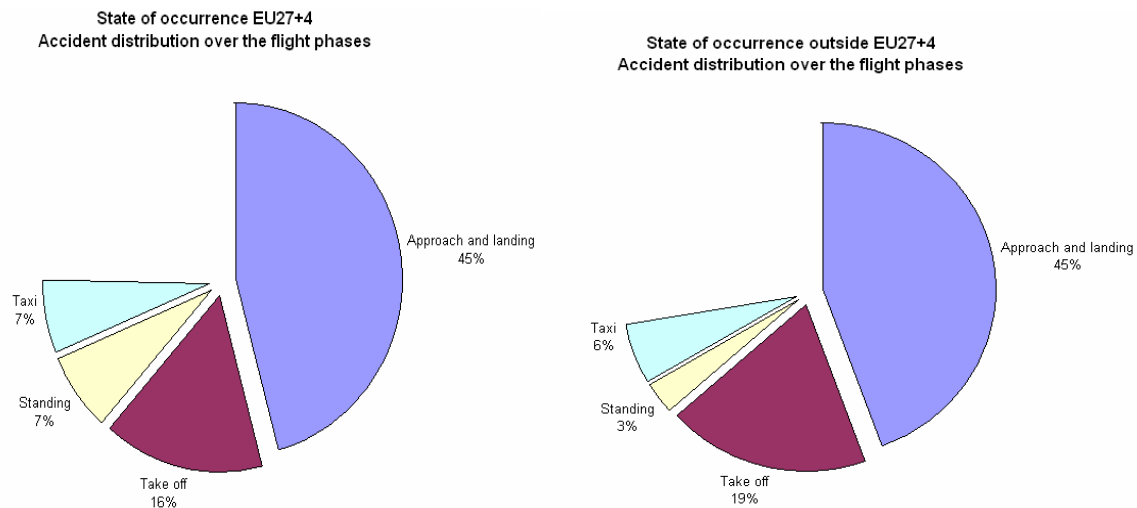
Der er ligeledes foretaget en sammenligning mellem de regioner, hvor havarierne indtrådte: dvs. Europa<sup>5</sup> sammenlignet med resten af verden. I nogle figurer er området dog tilpasset på grund af manglende data.

#### 2.3.1.3 Flyvningens faser

Som det fremgår af graferne i figur 3 nedenfor, indtrådte omkring 75 % af alle havarierne i den pågældende periode på eller i nærheden af en flyveplads. Der ser ikke ud til at være nogen

<sup>5</sup> I denne sikkerhedsoversigt forstås ved "Europa" de 27 medlemsstater af Den Europæiske Union plus Island, Liechtenstein, Norge og Schweiz (EU 27 + 4), da de fire sidstnævnte lande deltager i "EASA-systemet". ECAC (Den Europæiske Konference for Civil Luftfart) omfatter derimod et større område omfattende 42 lande: dvs. hele det geografiske Europa med undtagelse af Belarus, Liechtenstein, Den Russiske Føderation med Kaliningrad, San Marino og FN's mission i Kosovo.

væsentlige forskelle mellem Europa og resten af verden (ikke i absolutte tal, men i den procentvise fordeling af havarierne):



[State of occurrence EU27+4: Forekomst EU 27 + 4

State of occurrence outside EU27+4: Forekomst uden for EU 27 + 4

Accident distribution over the flight phases: Fordeling af havarier på de enkelte faser af flyvningen

Approach and landing: Indflyvning og landing

Take off: Start

Standing: Parkering

Taxi: Kørsel på rullevej]

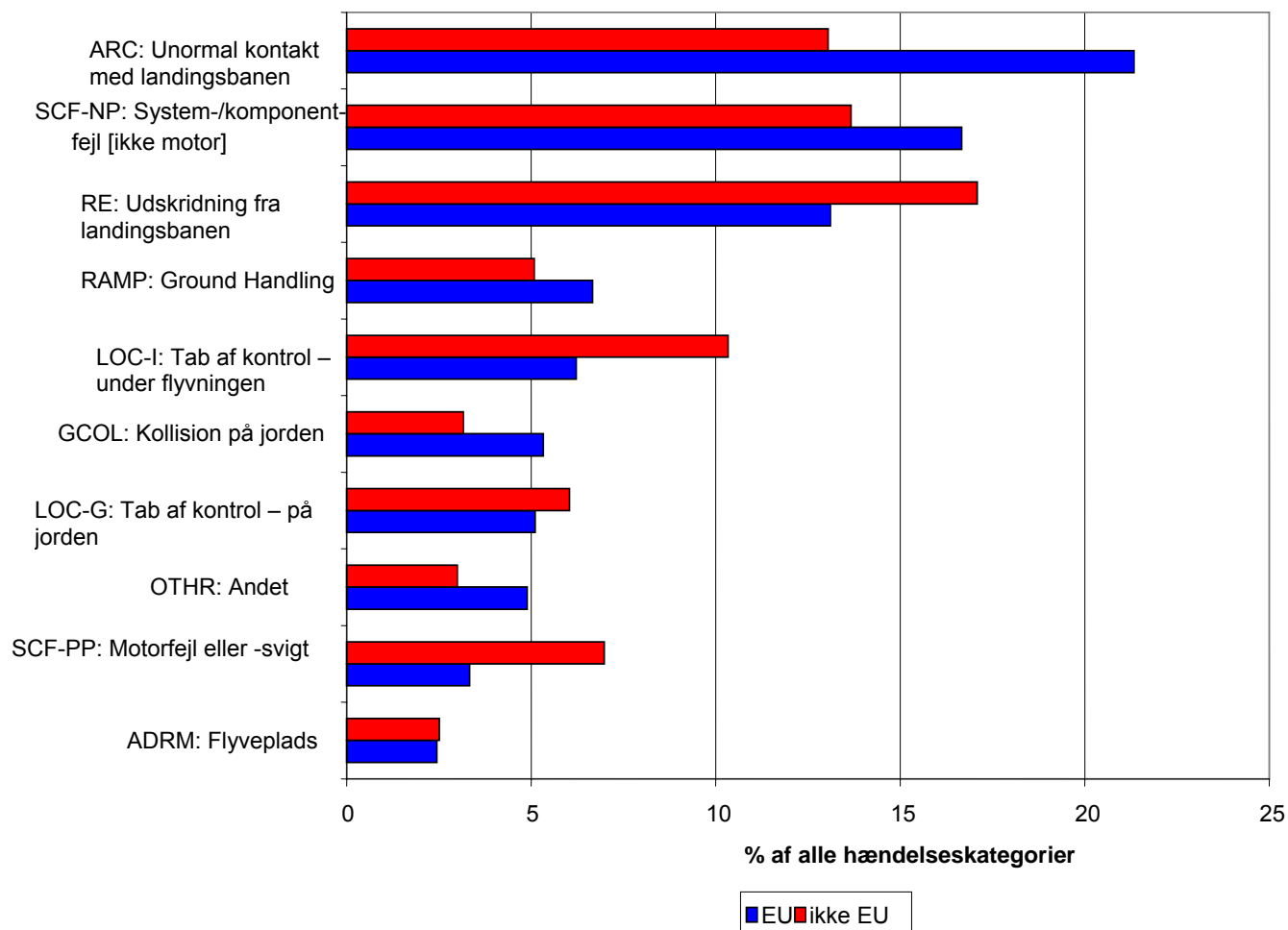
### **Figur 3: 75 % af flyvehavarierne på eller i nærheden af flyvepladser**

#### 2.3.1.4 Hændelseskategorier

Hændelseskategorierne er det første (højeste) analyseniveau for havarier og hændelser. En bestemt hændelse kan indplaceres i mere end en kategori. Hændelseskategorierne indeholder en generel beskrivelse af, hvad der skete.

Hændelseskategorierne for havarier, der indtrådte under start, landing, parkering og kørsel:

### 10 vigtigste hændelseskategorier Havarier - start, landing, parkering, kørsel



**Figur 4: De 10 vigtigste kategorier i tilknytning til flyvepladser**

Det kan udledes af figur 4 ovenfor, at 3 af de 5 hyppigste kategorier i Europa har tilknytning til flyvepladser (dvs. ARC, RE, RAMP). De pågældende kategoriers taksonomi er beskrevet nærmere i tabel 9 nedenfor:

Akronym	Definition
ARC	Unormal kontakt med landingsbanen: hård, langvarig, hurtig landing. Omfatter også halestød og landing, uden at hjulene er nede. Årsagerne kan helt eller delvist tilskrives flyvepladsen (f.eks. ukorrekt afmærkning af landingsbanen).
SCF-NP	System-/komponentfejl – ikke motoren: Beskriver en fejl/uregelmæssighed i et andet af luftfartøjssystemerne end motoren. I meget få tilfælde kan overfladeforholdene eller skråninger beskadige understellet. I ekstremt sjældne tilfælde (f.eks. Concorde-havariet den 25. juli 2000) kan hændelsesforløbet igangsættes af en skade fra indsugede fremmedlegemer på startbanen.
RE	Udskridning fra landingsbanen: Luftfartøjet skred sidelæns af landingsbanen eller kørte ud over enden af landingsbanen. I en række tilfælde kan det tilskrives flyvepladsen (f.eks. akvaplaning, eller de oplyste afstande svarer ikke til sikkerhedsstandarderne for at tiltrække mere erhvervsmæssig trafik).
<b>RAMP</b>	<b>Ground handling: Omfatter beskadigelse af luftfartøjet med udstyr på jorden, køretøjer, men også lastefejl. Dækkes af definitionerne af flyvehavarier og -hændelser i bilag 13.</b>
LOC-I	Tab af kontrol under flyvningen: Luftfartøjet afviger fra den tilsigtede flyvelinje. Denne kategori anvendes kun i tilfælde, hvor luftfartøjet kan kontrolleres. Tilfælde, hvor tekniske fejl gør, at luftfartøjet ikke kan kontrolleres, er udelukket.
GCOL	Luftfartøjet kolliderer med genstande/forhindringer, mens det bevæger sig på flyvepladsen, dog ikke ved startløbet og landingsafløbet. Udelukker derfor kollisioner, der skyldes indtrængen på start- og landingsbanen. Sidstnævnte optræder ikke på ovenstående liste over de 10 vigtigste kategorier med hensyn til havarifrekvens (hyppigheden af indtrængen på start- og landingsbanen er nævnt nedenfor; følgernes alvor er ikke relateret til hyppigheden).
LOC-G	Tab af kontrol på jorden: Kan skyldes fejl ved en del af understellet, men kan også tilskrives årsager på flyvepladsen: f.eks. glidning på is, akvaplaning eller vejrpåvirkning af luftfartøjet.
ANDET	Alle andre former for havari, der i tilknytning til hændelser på/i nærheden af flyvepladser navnlig omfatter fuglekollision, dvs. at luftfartøjet kolliderer med fugle.
SCF-PP	Motorfejl på luftfartøjet. I ganske få tilfælde kan det skyldes en skade fra indsugede fremmedlegemer.
<b>ADRM</b>	<b>Hændelser i tilknytning til en flyveplads' indretning eller funktion. Kan omfatte havarier som følge af dårlig dræning af start- og landingsbane, dårlig vedligeholdelse af start- og landingsbane, dårlig signalering, der giver adgang til f.eks. den forkerte start- eller landingsbane, utilstrækkelig kontrol med køretøjer, fjernelse af sne osv.</b>
<b>Bemærk:</b> Kun to af ovenstående kategorier, nemlig "ADRM" og "RAMP", der er fremhævet med fede typer, kan direkte og entydigt relateres til flyvepladsen og operationerne her. Alle andre er normalt mere direkte relateret til operationen af luftfartøjet på flyvepladsen, men kun en analyse af det specifikke havari eller den specifikke hændelse kan belyse, om faktorer relateret til flyvepladsen har bidraget. Kun LOC-I, der er fremhævet med skygge, er aldrig flyvepladsrelateret.	

**Tabel 9: Taksonomi for hændeskategorier**

Det relativt høje antal unormale kontakter med landingsbanen/udskridning fra landingsbanen i Europa (omkring 50 % hyppigere i end i resten af verden) bør undersøges mere indgående. En mulig forklaring kunne være, at indberetningen af sådanne hændelser er mere udviklet i Europa end i andre dele af verden. Under alle omstændigheder er det for at forebygge katastrofale følger af udskridning fra landingsbanen vigtigt, at der etableres og opretholdes afgrænsede områder (f.eks. baner eller sikkerhedszoner ved landingsbanernes ender).

#### 2.3.1.5 Dødsulykker på flyvepladser

I alt 9 dødsulykker på verdensplan i perioden 1996-2005 blev klassificeret i hændelseskategorien "Flyveplads" (ADRM). 2 af dem indtrådte i Europa, som det fremgår af tabel 10 nedenfor:

EU27 + 4				
År	Klasse	Samlet antal dødsfald	Dødsfald om bord på luftfartøjet	Antal havarier
2000	Havari	113	109	1
2001	Havari	118	114	1

**Tabel 10: Dødsulykker i Europa, som faktorer på flyvepladsen bidrog væsentligt til**

Nedenfor findes et kort sammendrag af de nævnte flyvepladsrelaterede faktorer:

25/07/2000 – Frankrig (Gonesse, Lieu patte d'Oie) - Concorde

Flyvepladsrelaterede faktorer: **affald på startbanen**, startbanen ikke holdt fri for affald.

08/10/2001 – Italien (Milano-Linate Lufthavn) – MD87 og Cessna Citation

Flyvepladsrelaterede faktorer: Flyvepladsens standard levede ikke op til ICAO-bilag 14; krævet **mærkning, lys og signaler fandtes enten ikke eller var i en dårlig forfatning og var svære at se under forhold med dårlig sigtbarhed. Andre mærkninger var ukendte for operatørerne. Der fandtes ikke noget funktionsdygtigt flyvesikkerhedsstyringssystem på flyvepladsen.**

De øvrige 7 dødsulykker, der i det mindste delvist skyldtes flyvepladsrelaterede faktorer, og som indtrådte uden for Europa i den pågældende periode, er opstillet i tabel 11 nedenfor:

Resten af verden				
År	Klasse	Samlet antal dødsfald	Dødsfald om bord på luftfartøjet	Antal havarier
1999	Havari	18	16	1
2000	Havari	86	86	2
2001	Havari	1	0	1
2004	Havari	2	2	1
2005	Havari	152	152	2

**Tabel 11: Dødsulykker uden for Europa, som faktorer på flyvepladsen bidrog til**

Nedenfor findes et kort sammendrag af de nævnte flyvepladsrelaterede faktorer:

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

Flyvepladsrelateret faktor: huse tæt på landingsbanen (dvs. **utilstrækkelig landingsbane og sikkerhedszone**).

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

Flyvepladsrelateret faktor: **landingsbanens overflade i dårlig** forfatning.

31/10/2000 – Taiwan (Chiang Kai-Shek Airport) – Boeing 747-400

Flyvepladsrelaterede faktorer: **Signaler levede ikke op til internationale standarder, nogle kritiske lys på rullevejen og startbanen manglede eller fungerede ikke**, der var ikke opsat hindringer eller markeringer ved starten af den lukkede startbane, der var ingen radar på jorden, så flyveledelsen kunne fastslå luftfartøjets position.

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

Flyvepladsrelaterede faktorer: landingsbanens kant lå over jordniveau, **personer havde adgang til området langs landingsbanen, sandsynligvis intet hegn rundt om lufthavnen, landingsbanens længde kræver en specifik operationel adfærd hos piloten (lande hurtigst muligt efter tærsklen)**.

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

Flyvepladsrelaterede faktorer: Luftfartøjet kunne ikke nå op på tilstrækkelig fart på grund af **den bløde jord på startbanen**.

23/08/2005 – Peru – Boeing 737-200

Flyvepladsrelaterede faktorer: **Ingen lys på landingsbanen**.

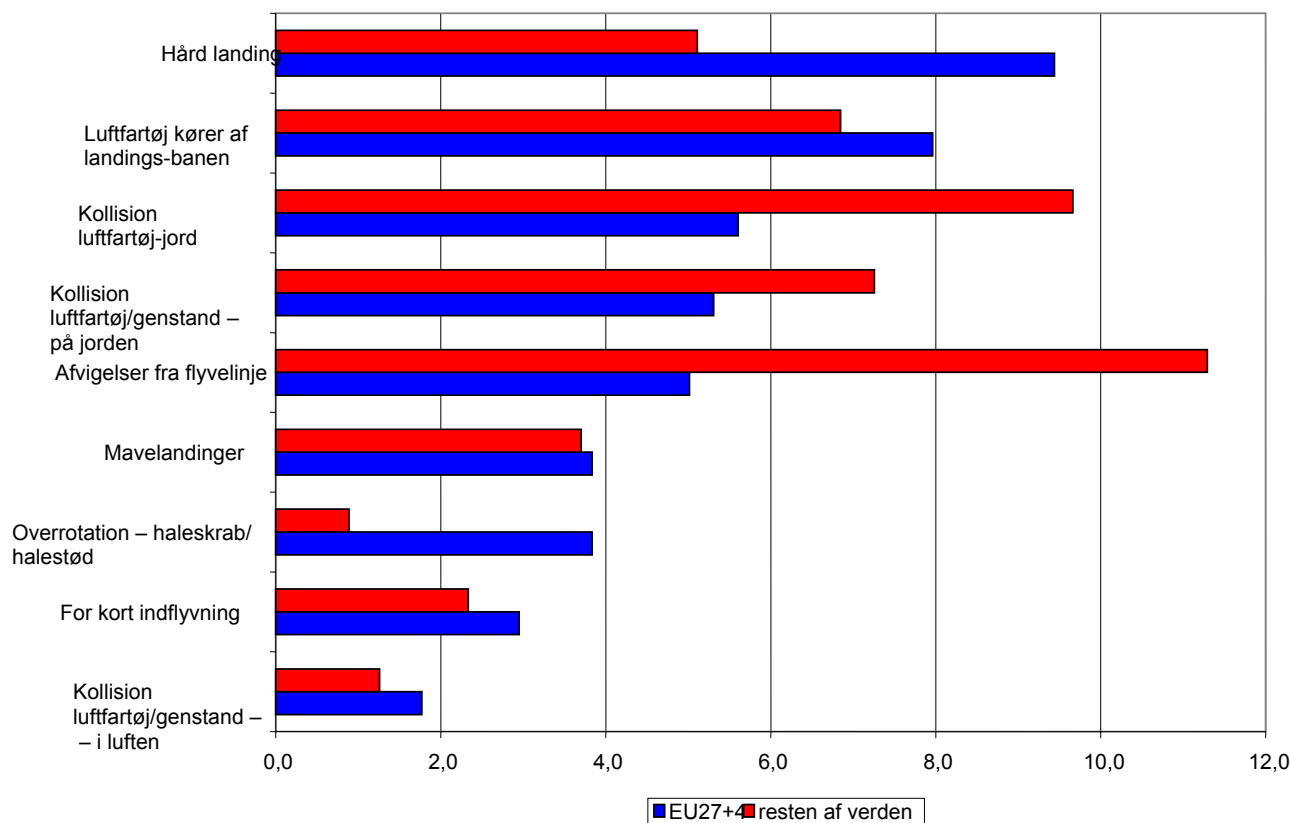
10/12/2005 – Nigeria – DC-9-30

De oplyste faktorer omfattede: Den omstændighed, at **lyset på lufthavnsområdet ikke var tændt**, kan også have forhindret piloten i at se landingsbanen. En anden faktor var den omstændighed, at luftfartøjet stødte ind i et frilagt betongennemløb til dræning, hvilket ødelagde det og efterfølgende førte til, at der udbrød brand.

#### 2.3.1.6 Hovedbegivenhed

Et havari beskrives via den række hændelser, der fører til det endelige resultat. Antallet af trin afhænger af, hvor grundig undersøgelsen er, og af havariets art. Til analyseformål er den første eller hovedbegivenheden, der startede havarisekvensen, af betydning. Grafen i figur 5 indeholder oplysninger om de vigtigste hovedbegivenheder for havarier i tilknytning til indflyvning/landing og flyvningens startfaser:

### De 9 vigtigste hovedbegivenheder under indflyvning, landing og start - havarier



**Figur 5: De 9 vigtigste hovedbegivenheder på eller i nærheden af flyvepladser**

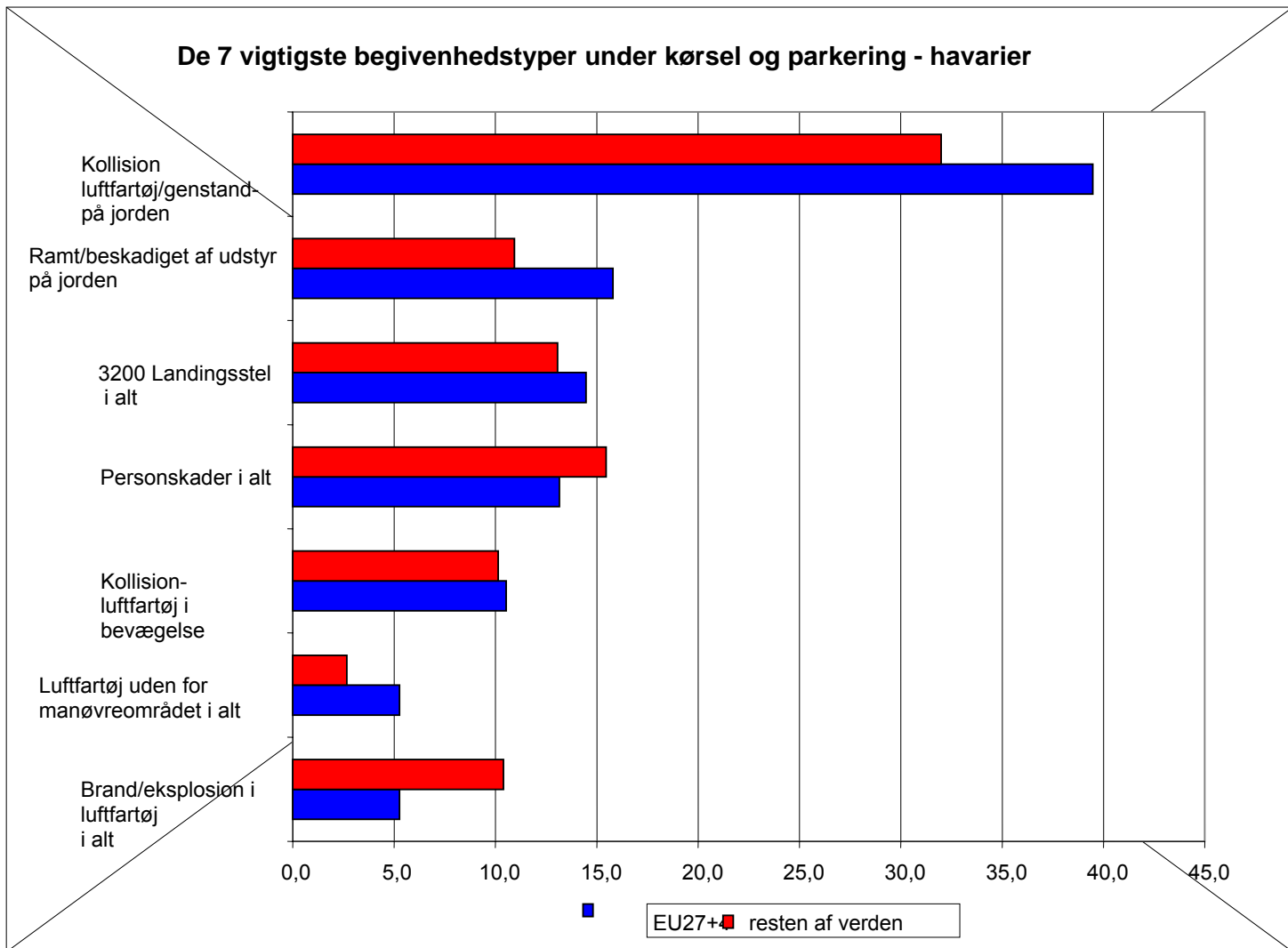
Det fremgår af dataene, at procentdelen af hændelser, der indebærer hårde landinger, luftfartøjer, der kører af landingsbanen, og overrotationer/halestød, er højere i Europa. Dette stemmer overens med det billede, der viste sig ved brugen af hændelseskategorier.

Samtidig fremgår det af dataene, at Europa har en langt mindre andel af hændelser, der indebærer tab af kontrol under flyvningen og kollisioner med jorden/forhindringer for luftfartøjer med en tilladt startmasse på over 2 250 kg. I den årlige sikkerhedsrapport for 2005, som udgives af Eurocontrol, fokuseres der imidlertid på lufttrafikstyring (ATM) og luftfartsnavigationstjenester (ANS), og der skelnes ikke mellem hændelser afhængigt af luftfartøjets vægt (der er irrelevant for lufttrafiktjenester). I denne rapport konstaterer Eurocontrol, at antallet af kontrollerede flyvninger mod terræn i ECAC's område har stabiliseret sig omkring 30 om året. Denne type hændelse rammer i yderst sjældne tilfælde store luftfartøjer, der lander på landingsbaner udstyret med præcisionsinstrumentradiostyring (f.eks. ILS) i horisontalt og vertikalt plan. Det skal derfor bemærkes, at risikoen for kontrollerede flyvninger mod terræn stadig er betydelig på landingsbaner og for små luftfartøjer, hvor ILS-teknologien er afskrækkende dyr, eller det simpelthen ikke er muligt at indføre den.



### 2.3.1.7 Begivenhedstyper under parkering eller kørsel

I figur 6 nedenfor findes en oversigt over de hyppigst forekommende begivenheder under parkering og kørsel:



**Figur 6: De 7 vigtigste begivenheder under kørsel eller parkering**

Det kan udledes, at de hyppigste sikkerhedsbegivenheder i EU 27 + 4 under kørsel og parkering er kollisioner med faste genstande eller med udstyr på jorden.

Sådanne hændelser på flyvepladserne medfører også betydelige omkostninger. Skøn fra agenturets afdeling for sikkerhedsanalyse og –forskning dækker ikke alle disse omkostninger, da der ikke er blevet gjort rede for alle hændelser, der har medført personskader, som følge af de begrænsede krav til indberetning til ICAO. Omkostningerne ved beskadigelse af et sådant luffartøj er også betydelige, men EASA kan ikke skønne dem direkte, da sådanne oplysninger ikke fremgår af havarirapporterne.

Ud over de data, der er indeholdt i ICAO's og EASA's databaser, er data om luftfartssikkerhed også tilgængelige på offentlige websteder. Blandt disse lancerede Flight Safety Foundation<sup>6</sup> (FSF er en uafhængig international almennyttig organisation) i 2003 programmet for forebyggelse af havarier på jorden (Ground Accident Prevention – GAP) på grund af det omfang, som havarier og hændelser på start- og landingsbaner eller rulleveje havde antaget. Den 31. juli 2007 var sammenfattende oplysninger indsamlet i samarbejde med IATA tilgængelige på deres websted. I henhold til dette websted anslog FSF, at der indtrådte omkring 27 000 sikkerhedsbegivenheder (havarier eller hændelser) om året på verdensplan under kørsel eller parkering. Dette svarede til næsten 1 begivenhed pr. 1 000 afgang. Da der i ECAC er omkring 10 000 flere afgang om året (dvs. 10 mio.), kan det anslås, at der på dette område indtræffer omkring 10 000 havarier eller hændelser hvert år, på forpladsen eller under kørsel, hvilket mere eller mindre svarer til 1/3 af det samlede antal på verdensplan.

FSF skønnede ligeledes, at omkostningerne i tilknytning til skader (selv en mindre hændelse kan resultere i dyr reparation af luftfartøjet eller en endnu dyrere afbrydelse af driften af luftfartøjet og af den tid, hvor luftfartøjet står på jorden for at blive repareret) lå i størrelsesordenen 10 mia. USD om året på verdensplan, hvilket svarer til en gennemsnitlig udgift på 370 000 USD/havari eller hændelse. Hvis det antages, at 1 EUR = 1,35 USD (i 2006), kan de gennemsnitlige omkostninger i forbindelse med en sådan begivenhed løbe op i omkring 270 000 EUR.

Derfor kan de gennemsnitlige årlige omkostninger inden for ECAC baseret på tallene fra FSF anslås til at ligge i størrelsesordenen:

$$10\,000 \text{ havarier eller hændelser på forpladsen eller under kørsel} \times 270\,000 \text{ EUR} = \\ = 2\,700\,000\,000 \text{ EUR} = 2,7 \text{ mia. EUR (2006)}$$

Dataene fra FSF er imidlertid ikke officielle data. Så det bør forsigtigvis antages, at de kan være overvurderet. EASA vil derfor regne med samlede årlige omkostninger reduceret med 30 % i det følgende: dvs.  $2,7 - 30\% = 1,89$  mia. EUR (2006) om året.

Det tages så i betragtning, at omkring 75 % af flyvningerne inden for ECAC finder sted i EU 27 + 4, så kun 75 % af de samlede omkostninger kan tilskrives dette geografiske område: dvs.  $1,89 \times 75\% = 1,4175$  mia. EUR (2006) om året.

Mindst 80 % af ovenstående tal kan relateres til flyvepladsfaktorer (infrastruktur, udstyr eller enhver operation, der indebærer ground handling), da de begivenheder, der betragtes, kun finder sted under kørsel eller parkering. Afslutningsvis kan omkostningerne til skader i EU 27 + 4 som følge af flyvehavarier og -hændelser under kørsel eller parkering anslås til at ligge i størrelsesordenen 80 % af  $1,4175 = \mathbf{1,134}$  mia. EUR (2006) om året.

---

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

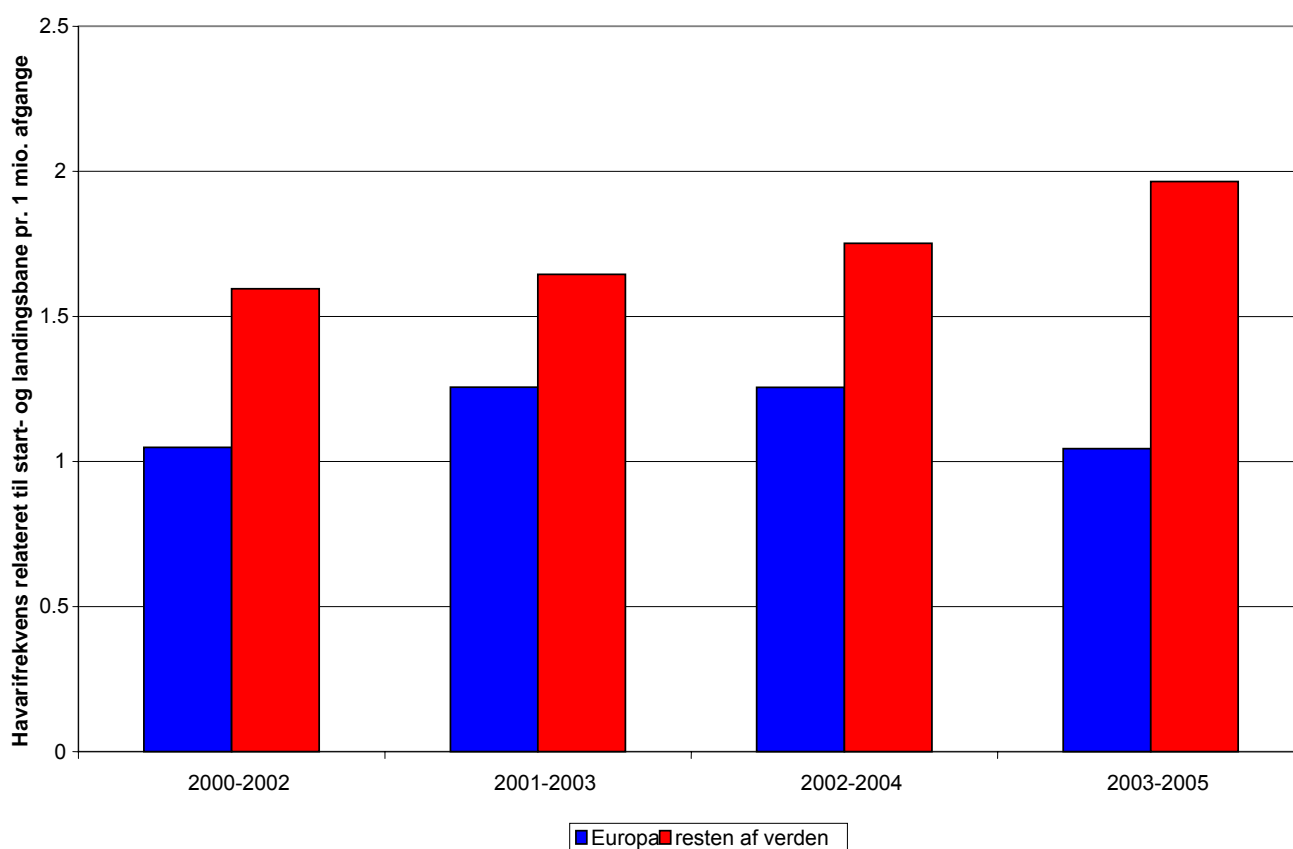
### 2.3.1.8 Begivenheder relateret til start- og landingsbane

I figur 7 nedenfor vises frekvensen (pr. mio. afgang) af havarier relateret til start- og landingsbane under start og landing. Havarier relateret til start- og landingsbane omfatter f.eks. indtrængen på banen, udskridning fra banen og kollision med genstande på jorden. I denne figur sammenlignes havarifrekvensen for både planlagte og ikke-planlagte erhvervmæssige operationer, der fandt sted i det geografiske Europa (der bl.a. omfatter Den Russiske Føderation), med resten af verden i perioden 2000-2005. Dette område blev valgt på grund af dataenes tilgængelighed.

Det treårige glidende gennemsnit for Europa viser en anden tendens end for resten af verden: Havarifrekvensen for resten af verden ser ud til at være stigende, mens frekvensen i Europa ser ud til at udvise en lidt nedadgående tendens. Dette kan muligvis skyldes større bevidsthed efter den sørgelige ulykke i Linate (8. oktober 2001) og den følgende EAPPRI (Eurocontrols handlingsplan for forebyggelse af indtrængen på start- og landingsbane), men der foreligger ikke nogen reelle tal, som rent faktisk kan underbygge denne opfattelse. Men det bør bemærkes, at med næsten 10 mio. IFR-flyvninger om året i Europa (ekskl. Rusland, men inklusive de 42 lande i ECAC) betyder en havarifrekvens på 1 pr. mio. afgang næsten 10 havarier relateret til start- og landingsbane (ikke nødvendigvis med dødelig udgang) om året, hvilket vil sige mere eller mindre et om måneden: Der er således stadig mulighed for store forbedringer også i lyset af den forventede fortsatte stigning i trafikken.

#### Havarifrekvens relateret til start- og landingsbane

3-årigt glidende gennemsnit



## Figur 7: Havarifrekvens relateret til start- og landingsbane

### 2.3.1.9 Flyvemaskiner og helikoptere under 2 250 kg

ICAO's sikkerhedsdataarkiv indeholder ingen data om flyvemaskiner og helikoptere med en maksimal startmasse (MTOM) på højst 2 250 kg. ECAC indhenter og samler imidlertid data for disse lette luftfartøjer og for svævefly. I treårsperioden 2004 til 2006 afslører de pågældende data fra ECAC, at der indtrådte 2 034 havarier i omkring 34 lande (dvs. omkring 680 om året), der involverede "små" motoriserede flyvemaskiner eller helikoptere som dem, der typisk anvendes til almindelig luftfart på mindre flyvepladser, der er åbne for offentlig brug. Af disse 2 034 havarier indtrådte 138, mens luftfartøjet holdt parkeret, 387 under start og 793 under landing. I alt blev 494 mennesker dræbt i sådanne havarier (omkring 167 om året). Det skal bemærkes, at dette antal dødsfald gennemsnitligt er endnu højere end det årlige antal dødsfald i tilknytning til erhvervsmæssig flyvning i EU, selv om førstnævnte er mindre synlige for offentligheden, da havarier med mindre luftfartøjer ikke tiltrækker særlig stor opmærksomhed fra mediernes side. I fremtiden forventes fremkomsten af ultralette jetflyvemaskiner at bringe relativt komplekse og hurtige operationer til selv mindre flyvepladser, der er åbne for offentlig brug. Disse operationer henhører under erhvervsmæssige lufttransporttjenester, hvis de omfatter taxiflyvning. Det kan konkluderes, at sikkerheden i forbindelse med den lette flyvning, der anvender mindre flyvepladser, ikke kan ignoreres i lyset af ovennævnte tal og den forventede udvikling.

### 2.3.1.10 Sammendrag af flyvepladssikkerhedsanalysen

I perioden fra 1. januar 1996 til 31. december 2005 var der omkring **413 havarier** med luftfartøjer med en maksimal tilladt startmasse på over 2 250 kg **på eller i nærheden af flyvepladser** i Europa. På blot tre år, fra 2004 til 2006, lå antallet af havarier med lettere luftfartøjer på eller i nærheden af flyvepladser på i alt 1 318. De medførte **743 dødsfald** (dvs. omkring 75 om året), 125 alvorlige skader og 242 mindre skader for tungere luftfartøjer. Størstedelen af de omkring 167 dødsfald om året, der skyldes mindre luftfartøjer, indtræder også på eller i nærheden af flyvepladser. Hændelser, der kun medfører mindre skader, skal ikke indberettes og er ikke omfattet. Det antal mindre skader, der er nævnt ovenfor, vedrører kun mindre skader, der er påført i forbindelse med havarier, der skal indberettes.

Agenturets afdeling for sikkerhedsanalyse og -forskning anslår, at de samlede **omkostningsrelaterede dødsfald/skader** alene i perioden 1996-2005 lå i størrelsesordenen 1,5 mia. EUR/10 år = **150 mio. EUR om året**.

Da omkring 75 % af alle havarier indtræder på eller i nærheden af flyvepladser, er budskabet klart. Lovgivningen bør ikke kun omfatte aspekter i tilknytning til manøvrering af luftfartøjet, men også alle andre aspekter inden for sektoren, herunder lufttrafikstyring og flyvepladsstyring.

I økonomisk henseende kan ikke alle omkostninger ved dødsfald/skader imidlertid tilskrives flyvepladsfaktorer, da også flyveoperationer, lufttrafikstyring eller tekniske faktorer på luftfartøjet kan bidrage. Det vil være nødvendigt at gennemføre en langt mere indgående analyse, hvis man skal vurdere, hvor stor en procentdel af de pågældende omkostninger der kan tilskrives flyvepladsfaktorer, og som meget vel kan vise sig at være uforholdsmæssige i forbindelse med denne konsekvensanalyse af lovgivningen. Det antages derfor forsigtigvis, at

kun 20 % af de samlede omkostninger kan tilskrives **flyvepladsfaktorer: dvs. 30 mio. EUR (2006) om året.**

Dette tal bør **lægges sammen med de 1,134 mia. EUR om året**, der skyldes skader under kørsel eller parkering, der anslås i punkt 2.3.1.7 ovenfor.

**Afslutningsvis skønnes det, at omkostningerne i forbindelse med flyvehavarier og -hændelser, der skyldes flyvepladsfaktorer (infrastruktur, udstyr, operationer) i EU 27 + 4 for luftfartøjer med en maksimal startmasse på over 2 250 kg ligger på omkring 1,164 mia. EUR om året (i 2006-tal). Endvidere bør der ikke ses bort fra antallet af ofre som følge af havarier med "små" maskiner, især ikke i lyset af den udbredte anvendelse af ultralette jetflyvemaskiner.**

### 2.3.2 Regelsættet

#### 2.3.2.1 Det overordnede regelsæt: ICAO

ICAO har fastlagt det overordnede regelsæt vedrørende luftfartssikkerhed på grundlag af den konvention, der blev underskrevet i Chicago i 1944. Alle 27 EU-lande er kontraherende parter i ICAO, og det samme gælder Island, Norge og Schweiz. Regelsættet, ICAO-standarder og anbefalet praksis (ICAO SARP) er indeholdt i *bilagene* til nævnte konvention, i hvis artikel 44 det foreskrives, at luftfartsbestemmelser og -systemer kun gennemføres, hvis de er standardiseret af ICAO. Selv om dette princip nogle gange er blevet overtrådt, udgør det dog grundlaget for at skabe interoperabilitet. Det skal dog bemærkes, at der heri lægges vægt på teknisk og operationel interoperabilitet og ikke på regulering af organisationer, der i den europæiske lovgivning om luftfartssikkerhed gradvist har fået altoverskyggende betydning.

Derudover kan ICAO ikke betragtes som en egentlig "sikkerhedslovgiver" vedrørende luftfartssystemet. Faktisk omfatter sikkerhedslovgivning i den grundlæggende EASA-lovgivning tre hovedopgaver: dvs. regelfastsættelse, certificering/tilsyn/håndhævelse og standardisering. ICAO's hovedopgave er således begrænset til regelfastsættelse. De to andre nævnte opgaver er fortsat til trods for det globale auditprogram (dvs. USOAP) stort set ukoordinerede nationale ansvarsområder inden for ICAO's rammer.

Den faktiske gennemførelse af ICAO's standarder og anbefalede praksis er således overladt til beslutninger i de enkelte lande: Et land kan indføre en standard i sin retsorden, men det kan også "indberette" en forskel til ICAO, hvis det måtte ønske det. Der er ingen krav om, at afvigelser fra anbefalet praksis skal indberettes. Hele det regelfastsættelsesmateriale, som ICAO stiller til rådighed, er rent faktisk ikke juridisk bindende for landene. Det fortolkes og anvendes heller ikke ensartet og finder ikke umiddelbart anvendelse på juridiske og fysiske personer.

I EU 27 + 4 fører dette ikke blot til en uensartet beskyttelse af borgerne i luftfartssikkerhedsspørgsmål, men også til uens spilleregler i det indre marked.

Selv om ICAO-bilagene, herunder bilag 14, med andre ord ofte indeholder sunde operationelle og tekniske bestemmelser, der har gjort det muligt at udvikle den civile luftfart på globalt plan i de seneste seks tiår, udviser ICAO's rammer følgende vigtige mangler:

- ingen regel er reelt juridisk bindende

- i reglerne bestemmes det ofte kun, "hvad" der skal gøres, men ikke "af hvem" (dvs. en organisation) eller "hvordan" (f.eks. de kompetente myndigheders certificering og tilsyn)
- der kræves parallelle processer for gennemførelse i national ret i hvert enkelt kontraherende land med den iboende manglende ensartethed, forskellige tidshorisonter og dobbeltarbejde, dette medfører.

### 2.3.2.2 Regelfastsættelse og standardisering i Europa

De europæiske lande er ud over at være medlemmer af ICAO også individuelt medlemmer af andre luftfartsorganisationer som ECAC, de fælles luftfartsmyndigheder (JAA), Eurocontrol og GASR.

Den Europæiske Konference for Civil Luftfart består i øjeblikket af 42 medlemsstater omfattende alle EU's 27 medlemsstater. Målet er at fremme den fortsatte udvikling af et sikkert, effektivt og bæredygtigt europæisk lufttransportsystem. ECAC udsteder *resolutioner, henstillinger og politiske erklæringer*, som dets medlemslande skal gennemføre. Til forskel fra ICAO fastsætter den dog ikke regler for sikkerhed.

JAA var et associeret organ under ECAC. Det fik tildelt regelfastsættelsesopgaver og udarbejdede rent faktisk fælles luftfartskrav på området luftfartøjskonstruktion og -produktion, flyveoperationer og vedligeholdelse samt certificering af flyvebesætninger. De fælles luftfartskrav var imidlertid ligesom ICAO's standarder og anbefalede praksis ikke juridisk bindende, før landene havde gennemført dem i deres respektive retsordener. Man er nu kommet langt med at overføre de funktioner, som de fælles luftfartsmyndigheder tidligere udførte, til agenturet.

Eurocontrol (der i dag består af 38 lande, herunder Montenegro) beskæftiger sig i øjeblikket hovedsageligt med tjenesteydelser, centrale funktioner, uddannelse, forskning samt planlægning og forvaltning af fælles udviklingsprogrammer. Før 2004 spillede det imidlertid også en regelfastsættelsesrolle (det har nemlig vedtaget og offentliggjort Eurocontrols sikkerhedskrav = ESARR) med de samme karakteristika som ICAO og JAA. Selv om den formelle regelfastsættelsesfunktion, dvs. vedtagelse af beslutninger, der er bindende for Eurocontrols medlemslande, ligger hos Eurocontrols Stående Kommission, findes der med andre ord ingen reelle juridiske håndhævelsesmekanismer som følge af organisationens mellemstatslige karakter.

Efter vedtagelsen af EU-lovgiverens lovpakke om "et fælles europæisk luftrum" påtog Eurocontrol sig ansvaret for at støtte Europa-Kommissionens udarbejdelse af gennemførelsesbestemmelser for ANS og ATM baseret på "mandater" udstedt af Kommissionen selv.

Derudover havde Eurocontrol aldrig haft bemyndigelse til at certificere systemer eller godkende organisationer (herunder især disses sikkerhedsstyringssystemer).

I 1996 oprettede en række europæiske lande gruppen af myndigheder med ansvar for lufthavnssikkerheden (GASR), en frivillig organisation uden nogen formel institutionel identitet, der via gensidigt samarbejde sigter mod en harmonisering af sikkerhedslovgivningen for flyvepladser omfattende såvel lufthavnsinfrastruktur som lufthavnsoperationer. GASR omfatter i øjeblikket 28 medlemslande, og dets mål, retlige status og resultater svarer til ICAO's, JAA's og Eurocontrols inden for sikkerhedslovgivning.

Afslutningsvis må det konkluderes, at ingen af de regler, normer eller krav, der vedtages og offentliggøres af en af ovennævnte mellemstatslige organisationer, finder umiddelbar anvendelse, medmindre de gennemføres i national ret.

Derudover har ingen af dem nogensinde haft bemyndigelse til at udstede certifikater eller godkendelser, og de har heller ingen håndhævelsesbeføjelser, når de har gennemført standardinspektioner.

EASA har derimod tre hovedopgaver baseret på grundforordning nr. 1592/2002:

- a) regelfastsættelse, herunder udarbejdelse af "udtalelser" til Kommissionen, der vil føre til gennemførelsesbestemmelser, som finder anvendelse umiddelbart og er retligt bindende i EU 27 + 4, uden at de skal gennemføres i national ret
- b) direkte udstedelse af certifikater og godkendelser (i de tilfælde, der er nævnt i grundforordningen) eller via de kompetente luftfartsmyndigheder udpeget på nationalt plan
- c) kvalitet og standardisering via de kompetente myndigheders inspektioner og indberetning til Kommissionen, som har håndhævelsesbeføjelser.

Agenturet overtog i 2003 ansvaret for luftfartøjsmateriels luftdygtighed og miljøforenelighed. Forslaget<sup>7</sup> om at udvide dets kompetence til at omfatte flyveoperationer, flyvebesætninger og tredjelandsluftfartsoperatørers sikkerhed behandles nu i henhold til den fælles beslutningsprocedure.

Hvis det antages, at denne proces afsluttes med et positivt resultat i EU 27 + 4:

- vil sikkerhedslovgivningen inden for en række luftfartsområder udgøre en del af EU's retsregler (dvs. at der ikke er behov for gennemførelse af bestemmelser i national ret; forvaltningsopgaver fordeles på centralt, nationalt og lokalt plan efter behov)
- vil ATM og ANS fortsat blive reguleret via SES, hvis karakteristika imidlertid ikke stemmer helt overens med EASA-grundforordningen
- men lovmæssig sikkerhedsregulering af flyvepladserne vil fortsat være en national opgave, dog baseret på internationale standarder og krav udarbejdet af en række organisationer (f.eks. ICAO, GASR).

### 2.3.2.3 Det fragmenterede regelsæt

Størstedelen af de berørte aktører, som ECORYS konsulterede under den indledende konsekvensanalyse, var generelt enige eller delvist enige i de problemstillinger, der er opstillet i punkt 2.3.2.1 og 2.3.2.2 ovenfor. Selv om ikke alle parter var enige i, at ICAO's regler ikke ville være bindende i alle tilfælde, var de enige i, at der er et stort råderum for forskellige fortolkninger og langsom gennemførelse i national ret.

Et tilknyttet spørgsmål er, at nogle aktører anså visse ICAO-bestemmelser (navnlig på lufthavnsområdet) for at være ret forældede, da der heri hovedsageligt fokuseres på hardware (belysning, striber på landingsbanen osv.), mens disse bestemmelser ikke omfatter "blødere" spørgsmål såsom operationer, procedurer og tilsynsprocesser, der får stadig større betydning.

De berørte aktørers opfattelse deles, som ECORYS konstaterede i 2005, af SESAR-projektet, der i punkt 5.2.4.1 i "Resultat 3" (DLM-0612-001-01.00) offentliggjort i juli 2007 fastslog, at den europæiske lovgivning om civil luftfart kræver et paneuropæisk regelsæt vedrørende

---

<sup>7</sup> KOM (2005) 579 endelig udg. af 16.11.2005 vedtaget af Europa-Kommissionen.

sikkerhed for forandringsledelse, der fastsætter stabile procedurer og procedurer med aktiv deltagelse. SESAR har fremsat tre vigtige anbefalinger til støtte for udviklingen af sådanne rammer og for at sikre en vellykket gennemførelse af ændringer:

- EU og EU's medlemsstater bør udpege en sikkerhedstilsynsmyndighed på europæisk plan, der også skal fungere som tilsynsgrænseflade for forandringsledelse og samarbejde med SESAR JU, og som skal oprettes senest inden udgangen af SESAR's definitionsfase
- den udpegede sikkerhedsstyringsmyndighed bør udarbejde en (revisions-)procedure for forandringsledelse, og hvor det er relevant foreslå ændringer til den europæiske lovgivning om civil luftfart og eksisterende sikkerhedskrav og -ordninger
- Eurocontrol bør udarbejde rådgivningsmateriale på en harmoniseret måde til støtte for en effektiv gennemførelse af forandringsledelse. Dette bør ske i overensstemmelse med den eksisterende europæiske lovgivning om civil luftfart og eksisterende sikkerhedskrav, der sikrer ensartethed.

Agenturet bemærker således, at den eksisterende lovgivningsmæssige fragmentering anerkendes i ovenstående anbefalinger udviklet af SESAR. Derudover står det klart, at den foreslåede tilsynsmyndighed bør være unik, mens der ikke er planer om at tildele Eurocontrol en tilsynsrolle.

I samme retning konstaterede den højtstående gruppe nedsat af transportkommissær Jacques Barrot i slutningen af 2006 i henstilling 1 i sin endelige rapport fremlagt i juli 2007, at fragmenteringen udgør en stor flaskehals for at forbedre den måde, hvorpå det europæiske luftfartssystem fungerer. Da dette kun kan løses på europæisk plan, anbefalede den højtstående gruppe en styrkelse af EU's rolle, og at fællesskabsmetoden anvendes som den eneste metode til fastsættelse af en dagsorden for regulering af europæisk luftfart. Dette burde også udelukke overlapninger mellem EU og andre lovgivningsprocesser, sikre uafhængige strukturer for regulering og levering af tjenesteydelser og sikre, at sikkerhedslovgivningsaktiviteter gennemføres uafhængigt af andre former for regulering (f.eks. økonomisk eller finansiel). Den højtstående gruppe foreslog endnu mere eksplicit i sin henstilling 6, at Eurocontrol skal fokusere på de nødvendige paneuropæiske funktioner, udformning af ATM-netværk og støtte til lovgivning, som Europa-Kommissionen og medlemsstaterne har krævet, samtidig med at ansvaret for sikkerhedslovgivning overføres til EASA. Endelig anmodede den højtstående gruppe i sin henstilling 8 Kommissionen om at give EASA bemyndigelse til som det eneste EU-instrument at varetage luftfartssikkerhedsregulering, herunder lufthavne og ATM. **Afslutningsvis må det fastslås, at ikke blot agenturet, men også de berørte aktører, SESAR og den højtstående gruppe har konstateret de problemer, som det aktuelle fragmenterede regelsæt vedrørende sikkerhed og de juridiske mangler ved den mellemstatslige fremgangsmåde medfører.**

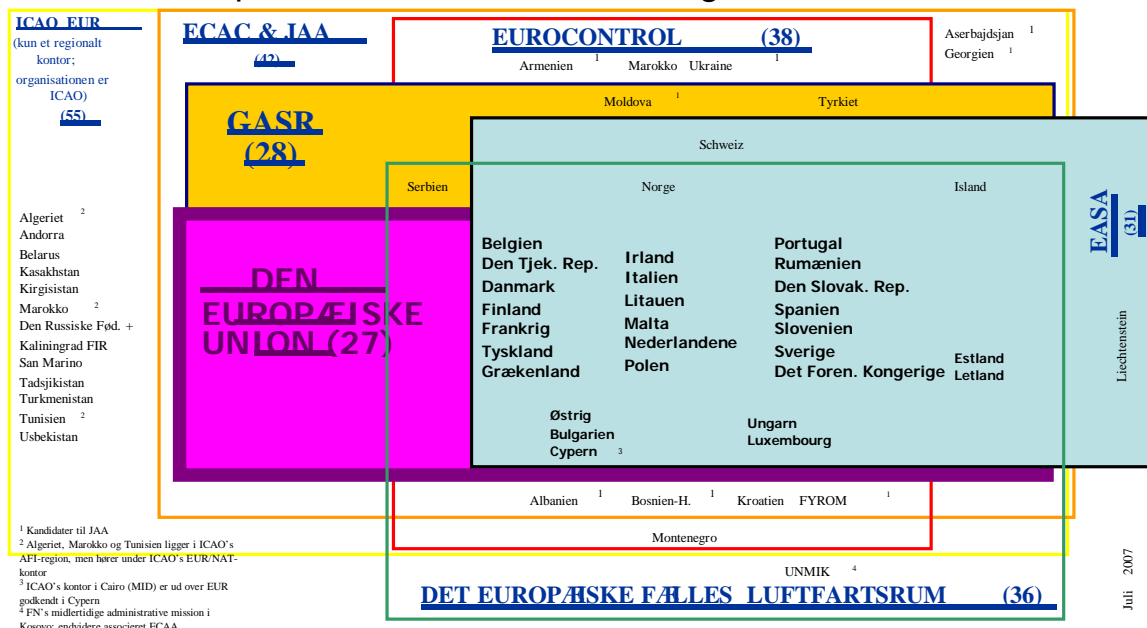
### *2.3.3 Organisationer og processer på nationalt plan*

#### *2.3.3.1 Opsplitning af sikkerhedstilsyn*

28 stater er i dag medlemmer af gruppen af myndigheder med ansvar for lufthavnssikkerheden (GASR), som det fremgår af figur 8 nedenfor:



## Europæiske luftfartssikkerhedsorganisationer



**Figur 8: Medlemskab af GASR i forhold til andre europæiske organisationer**

25 GASR-medlemslande tilhører også EU 27 + 4, det såkaldte "EASA-system". Sidstnævnte består imidlertid af 31 lande. I et (Cypern) af de seks lande<sup>8</sup>, der er medlemmer af EASA-systemet, men ikke af GASR, har transportministeriet også ansvaret for administration og drift af lufthavne. I forbindelse med udarbejdelsen af denne konsekvensanalyse af lovgivningen blev der ikke fundet noget tegn på, at der findes nogen separat funktion for flyvepladssikkerhedstilsyn i dette land. De eventuelle virkninger af den foreslåede politik analyseres i afsnit 2.8 nedenfor.

### 2.3.3.2 Operationelle funktioner, der udføres af offentlige myndigheder

I 2007 gennemførte GASR en undersøgelse blandt sine 28 medlemmer for at indhente oplysninger om, hvordan flyvepladssektoren var organiseret på kontinentet. Det fremgik navnlig af resultaterne, at offentlige myndigheder (transportministeriet, kommunerne, de regionale myndigheder), institutioner af offentlig interesse (f.eks. handelskamre) eller statsejede virksomheder i mange tilfælde har ansvaret for administration og drift af flyvepladser, mens myndighederne i andre tilfælde har ansvaret for at gennemføre specifikke aktiviteter også i tilknytning til de foreslåede væsentlige krav til flyvepladssikkerhed. De mest relevante resultater af den pågældende undersøgelse, hvoraf nogle bør indgå i denne analyse, fremgår af tabel 12 nedenfor:

<sup>8</sup> Østrig, Bulgarien, Cypern, Ungarn, Liechtenstein og Luxembourg.

Hvilken enhed har ansvaret for gennemførelse af visse aktiviteter på flyvepladser				
Kategori	Vigtigste GASR-resultat	Tilknyttede væsentlige krav	Konsekvensanalyse nødvendig	
			J/N	Bemærkninger
Drift af flyvepladser	Udføres af forskellige enheder i forskellige tilfælde f.eks.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regional myndighed</li> <li>• Lokal kommune</li> <li>• Handelskammer</li> <li>• Statslig erhvervsvirksomhed</li> <li>• Statsejet eller privat virksomhed</li> </ul>	Kapitel B	Nej	De væsentlige krav afhænger ikke af flyvepladsoperatørens lovbestemte karakter
	Direkte statsligt ansvar: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estland (en del)</li> <li>• Italien (enkelte mindre sager)</li> <li>• Norge (en del)</li> <li>• Sverige (en del)</li> <li>• Grækenland (ikke alle)</li> </ul>	Kapitel B	Ja	Kun hvis sikkerhedstilsynsfunktionen ikke er særskilt (punkt 2.8). Ingen af GASR's medlemmer berørt. Berører muligvis kun et (dvs. Cypern) i EU 27 + 4.
Flyvepladsberedskabsplan	I nogle få tilfælde indgår denne plan i beredskabsplanen for lokalområdet. Dette er f.eks. tilfældet i Danmark, Estland, Frankrig (præfekten), Letland.	B.1.f	Nej	Under alle omstændigheder er flyvepladsoperatøren altid involveret og skal have etableret procedurer for håndtering af nødsituationer.
	I enkelte tilfælde myndighedens og ikke operatørens ansvar (f.eks. Italien)			
Beredskabsplan for lokalområdet	Kræves allerede i størstedelen af medlemsstaterne	C.3	Nej	Allerede gennemført i de fleste tilfælde
Rednings- og brandsluknings-tjenester på flyvepladsen	Stilles i størstedelen af tilfældene i de store lufthavne til rådighed af flyvepladsoperatøren. Undtagelser er Grækenland og Italien	B.1.g	Nej	Formuleringen af det væsentlige krav pålægger operatøren at "godtgøre" dette.

**Tabel 12: Sammendrag af GASR-undersøgelsen (2007)**

Afslutningsvis kan det fastslås, at kun behovet for at fastlægge et særskilt (i det mindste på det funktionelle plan) sikkerhedstilsynsansvar vil blive behandlet i denne konsekvensanalyse.

#### 2.3.3.3 Den nuværende indsats for flyvepladssikkerhedstilsyn

I 2006 indsamlede Kommissionens tjenestegrene via kollegerne i gruppen af myndigheder med ansvar for lufthavnssikkerheden (GASR) nogle oplysninger om den samlede indsats, der er nødvendig for hele regelfastsættelsen i forbindelse med flyvepladssikkerhed. De oplysninger, som kollegerne i GASR bekræftede over for Kommissionens tjenestegrene, fremgår af tabel 13 nedenfor:

Nr.	Land	Flyvepladser, der er certificeret (eller bliver det inden længe)	Fuldtidsækvivalenter (FTE'er)		
			Politik og regelfastsættelse	Certificering og tilsyn	Samlet antal ansatte
1	Belgien	6	1	4	5
2	Den Tjek.Rep.	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	Frankrig	70	7	122	129
7	Irland	28	1	2	3
8	Italien	50	10	25	35
9	Letland	8	0,5	1,5	2
10	Nederlandene	14	10	6	16
11	Portugal	50	1	5	6
12	Rumænien	33	5	8	13
13	Den Slov. Rep.	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	Det Forenede Kongerige	142	6	14	20
	I ALT	701	54,5	219	273,5

**Tabel 13: FTE'er, der i øjeblikket er beskæftiget med lovgivning om flyvepladssikkerhed**

Dataene i tabel 13 ovenfor er tilnærmede og partielle. De dækker dog en række forskellige situationer som "små" eller "store" lande og forskellige kulturelle traditioner. Det er således den generelle opfattelse, at **sådanne data udgør et tilstrækkeligt stort udsnit til, at man kan skønne det antal FTE'er, der i øjeblikket anvendes i forbindelse med regelfastsættelse vedrørende flyvepladssikkerhed i henhold til gældende lovgivning i EU 27 + 4**, og at de er nødvendige og tilstrækkelige i forbindelse med denne konsekvensanalyse i henhold til princippet om en proportional analyse.

I øjeblikket anvendes der f.eks. i Det Forenede Kongerige 6 FTE'er på en politik for og regelfastsættelse vedrørende flyvepladssikkerhed. Der anvendes et tilsvarende antal i Frankrig. I den anden ende beskæftiger kun to ansatte i den lettiske luftfartsmyndighed sig med regulering vedrørende flyvepladssikkerhed (dvs. regelfastsættelse + certificering + løbende tilsyn). Det skønnes derfor, at der i et "lille" land kun kan bruges omkring 0,5 fuldtidsækvivalenter (FTE) om året på regelfastsættelse vedrørende flyvepladssikkerhed. I gennemsnit anvendte 17 lande omkring 54,5 FTE'er på regelfastsættelse vedrørende flyvepladssikkerhed i 2006 = 3,2 FTE'er/land. Hvis der i gennemsnit anvendes 3,2 FTE'er i hvert af landene i EU 27 + 4, vil dette føre til **i alt 99 FTE'er i forbindelse med regelfastsættelse vedrørende flyvepladssikkerhed på kontinentet**.

Der blev anvendt omkring 219 FTE'er til certificering af og tilsyn med 701 flyvepladser i 17 lande. Derfor ( $701/219 = 3,2$ ) er der i henhold til gældende lovgivning i gennemsnit behov for 1 FTE i en kompetent myndighed, som kan varetage certificering af og tilsyn med lidt over 3 flyvepladser: Denne værdi på **3,2 flyvepladser/inspektør kan betragtes som den aktuelle "produktivitetsfaktor"** i de efterfølgende afsnit i denne konsekvensanalyse.

Der kan foretages en meget grov ekstrapolering af disse data for hele EU 27 + 4, hvis det antages, at der er omkring 41 flyvepladser (skal certificeres)/land (dvs.  $701/17$ ) og dermed 1 271 i alt i det pågældende område. Hvis dette tal divideres med 3,2, ligger det krævede antal FTE'er på omkring 400.

**I denne konsekvensanalyse vil der derfor blive anvendt følgende skøn som "grundlinje" (dvs. den aktuelle situation), i forhold til hvilken virkningerne af eventuelle fremtidige løsningsmodeller skal vurderes:**

- **der er behov for 99 FTE'er i forbindelse med regelfastsættelse i henhold til gældende lovgivning (dvs. parallel gennemførelse af internationale krav i de enkelte medlemsstaters retsorden)**
- **der er behov for 1 FTE til certificering og overvågning af 3,2 flyvepladser i henhold til de gældende bestemmelser (dvs. drift og administration kontrolleres på hver enkelt flyveplads), hvilket svarer til 400 FTE'er i EU 27 + 4.**

#### *2.3.4 Konklusioner og begrundelse for indgriben fra EU's side*

Det må konkluderes, at de påviste og analyserede problemer berettiger til en indgriben fra EU's side med følgende formål:

- forbedre sikkerheden i og i nærheden af lufthavne, hvor omkring 75 % af alle flyvehavarier i det seneste tiår har fundet sted, og som alene i Europa medførte 743 dødsfald
- forbedre sikkerheden også på flyvepladser, der er åbne for offentlig brug, i forbindelse med almindelig luftfart, hvor det årlige antal dødsfald svarer til eller er større end antallet af dødsfald forårsaget af store flyvemaskiner inden for erhvervsmæssig lufttransport
- nedbringe omkostningerne i forbindelse med flyvehavarier og -hændelser forårsaget i det mindste delvist af faktorer på flyvepladserne (infrastruktur, udstyr, operationer) i EU 27 + 4, der anslås at ligge i størrelsesordenen 1,164 mia. EUR (2006) om året
- udvikle et konsekvent og ikke-fragmenteret regelsæt vedrørende sikkerhed for EU 27 + 4, der er klart adskilt fra levering af tjenesteydelser, fra uafhængige havariundersøgelser og fra alle andre former for regulering eller offentlige indgreb (f.eks. finansiering)
- basere regelsættet på et mere solidt, konsekvent og ensartet retsgrundlag end de regler eller standarder, der vedtages og offentliggøres af mellemstatslige organisationer
- støtte det paneuropæiske SESAR-projekt fra starten ved at skabe en enkelt sikkerhedslovgivningsmyndighed, som det kan samarbejde med
- opnå stordriftsfordele inden for regelfastsættelse vedrørende flyvepladssikkerhed og -interoperabilitet, der i dag kræver 99 FTE'er, i et generelt forsøg på at rationalisere omkostningerne i tilknytning til regulering vedrørende sikkerhed.

## 2.4 Mål og indikatorer

### 2.4.1 Mål

Den planlagte udvidelse af EASA-systemet skal løse de problemer, der i tilknytning til flyvepladser hænger sammen med den aktuelle tilrettelæggelse af regelfastsættelsen vedrørende sikkerhed og den manglende standardisering af de kompetente myndigheders sikkerhedstilsyn. De identificerede mål kan inddeles i de tre grupper, der normalt anvendes af Kommissionens tjenestegrene i forbindelse med konsekvensanalyse, nemlig:

- de **generelle mål**, der repræsenterer de generelle brede politiske mål
- de **specifikke mål**, der er de mere umiddelbare mål med det planlagte lovgivningsinitiativ, som bidrager til at realisere de generelle mål. Både de generelle og de specifikke mål påvirkes af faktorer, som Kommissionen og agenturet ikke har nogen direkte kontrol over, og som derfor nogle gange er vanskelige at måle
- de **operationelle mål**, der hænger sammen med præcise resultater af forslaget og derfor kan analyseres eller endog måles ved hjælp af passende indikatorer.

Mål og indikatorer for udvidelsen af EASA til at omfatte regulering vedrørende flyvepladssikkerhed og -interoperabilitet præsenteres i nedenstående punkt 2.4.2 til 2.4.5.

### 2.4.2 Generelle mål

Europa-Kommissionens generelle samfundsmæssige mål er beskrevet i Kommissionens arbejdsprogram og i den årlige politikstrategi<sup>9</sup>, der igen i vid udstrækning er baseret på "Lissabon-strategien". Der er tale om følgende mål:

- bringe Europa på sporet til *velstand*, hvilket ud over at etablere et indre marked (inklusive lettelse af arbejdskraftens mobilitet) baseret på fair konkurrence også indebærer større effektivitet og omkostningseffektivitet i forbindelse med transportsystemet, støtte til SESAR samt nedbringelse af omkostningerne i forbindelse med havarier og hændelser og nedbringelse af omkostningerne i forbindelse med sikkerhedsregulering (stordriftsfordele i forbindelse med regelfastsættelse vil stort set være proportionale med antallet af flyvepladser, der er omfattet af EU-lovgivningen)
- styrke Europas forpligtelse til *solidaritet*, der indebærer, at borgerne skal tilbydes det samme beskyttelsesniveau i EU 27 + 4, inklusive alle piloter, der opererer på flyvepladser, der er "åbne for offentlig brug"
- styrke *beskyttelsen* af borgerne med hensyn til *sikkerhed*, herunder transportsikkerhed
- præsentere og fremme disse målsætninger uden for EU's grænser via *en stærkere stemme i verden*, eller som det er tilfældet med EASA-systemet (dvs. EU 27 + 4, men åbent for andre) ved at udvide gennemførelsen af EU-lovgivningen til nabolande.

### 2.4.3 Specifikke målsætninger

De specifikke målsætninger hænger sammen med specifikke lufttransportmål, der også støttes af andre initiativer såsom etableringen af et fælles europæisk luftrum. Disse specifikke mål er nærmere beskrevet i hvidbogen om den europæiske transportpolitik offentliggjort i 2001 og

---

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

midtvejsevalueringen af denne<sup>10</sup> offentliggjort i 2006. Faktisk hænger udvidelsen af EASA-systemet tæt sammen med nogle af disse specifikke mål, hvoraf de vigtigste er beskrevet nedenfor:

- stille prisoverkommelige transportløsninger af høj kvalitet til rådighed for at bidrage til den frie bevægelighed for personer, varer og tjenesteydelser baseret på fælles regler, der anvendes på en ensartet måde og omfatter alle luftfartsområder
- også tilbyde virksomhederne en høj grad af mobilitet, der indebærer ensartede spilleregler på det indre marked, hvor der ikke findes nogen hindringer for etablering eller ekspansion af erhvervsvirksomheder nogen steder i EU 27 + 4
- fremme ensartede minimumsstandarder for arbejde, herunder bedre uddannelse af medarbejderne
- skabe sikkerhed og tryghed for passagererne og borgerne, idet førstnævnte er hovedformålet med det foreslåede initiativ, herunder nedbringelse af omkostningerne i tilknytning til havarier og hændelser under kørsel og parkering
- forbedre transportsystemets effektivitet og bæredygtighed, der omfatter stordriftsfordele og rationalisering af den tilknyttede offentlige sektors omkostninger (f.eks. kontrol af det samlede antal FTE'er, der er nødvendigt inden for den offentlige sektor, ændring af tekniske forskrifter til fællesskabsspecifikationer, bedømmelsesorganer for mindre virksomheder osv.)
- indføre nyskabelser (f.eks. satellitnavigation), der kan forbedre beskyttelsen af borgerne overalt, samtidig med at omkostningerne i forbindelse med indførelsen nedbringes (f.eks. mindre udstyr på jorden)
- fremme udviklingen af teknologi ved at begrænse unødvendigt stramme bindende regler
- positionere EU blandt verdens førende ved at deltage i internationale organisationer og ved at udvide anvendelsesområdet for specifik EU-lovgivning.

#### *2.4.4 Operationelle mål*

De forventede mål med udvidelsen af EASA-systemet hænger naturligvis tæt sammen med de problemstillinger, der blev analyseret i punkt 2.3 ovenfor. Den valgte politik har således til formål at afhjælpe eller afbøde eksisterende problemer og føre til forbedringer. Der er også en stærk forbindelse til de virkninger, der beskriver de forventede resultater af indgrebet, der så kan overvåges og evalueres efterfølgende (dvs. ved at besvare spørgsmålet: "resulterede indgrebet i en realisering af de mål, der var fastsat fra starten?").

De operationelle mål hænger således sammen med konkrete foranstaltninger i tilknytning til det foreslåede EU-indgreb. Resultatet som sådant kan ses eller endog måles og kan direkte tilskrives den gennemførte foranstaltning. Alle disse observerbare/målelige operationelle mål er først og fremmest:

- EU-lovgiverens ændringer af EASA-grundforordning nr. 1592/2002
- offentliggørelse af fælles gennemførelsesbestemmelser for flyvepladser og flyvepladsoperatører samt offentliggørelse af fællesskabsspecifikationer
- oprettelse af en arbejdsorganisation
- løbende tilsyn med flyvepladssikkerhed
- etablering af en tæt forbindelse til SESAR

---

<sup>10</sup> KOM (2006) 314 endelig udg. af 22. juni 2006 – "Hold Europa i bevægelse - Bæredygtig mobilitet på vores kontinent" offentliggjort 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)

- fremkomst på markedet af flyvepladsoperatører, der er i besiddelse af et enkelt certifikat, og som forvalter mere end en flyveplads
- indførelse og gennemførelse af standardinspektioner på flyvepladsområdet.

#### 2.4.5 Indikatorer

Der kan defineres tre forskellige indikatorer:

- *Udfaldsindikatorer*: udtrykt som den ultimative ønskede virkning på samfundet. De måles normalt ved hjælp af globale indikatorer og kan påvirkes af mange andre indikatorer eller politikker (f.eks. luftfartssikkerhed); i nogle tilfælde vil det være vanskeligt, om overhovedet muligt, at etablere en sammenhæng mellem disse resultater og udvidelsen af EASA til at omfatte flyvepladser
- *Resultatindikatorer*: dvs. de umiddelbare mål med den foreslåede politik, der skal nås for, at det generelle mål kan realiseres. De kommer til udtryk i direkte og kortsigtede virkninger af foranstaltningerne i de politiske løsningsmodeller og kan også påvirkes af andre politikker (f.eks. SES-politikken, der også sigter mod at forbedre luftfartssikkerheden)
- *Virkningsindikatorer*: dvs. de præcise foranstaltninger eller direkte virkninger, som den politik, der foreslås i agenturets udtalelse om spørgsmålet, forventes at resultere i. Realiseringen henhører direkte under Kommissionens kontrol og kan nemt kontrolleres.

Indikatorer gør det muligt at overvåge, om og i hvilket omfang målene er nået. Det er vigtigt at definere dem på forhånd, da det vil gøre det muligt at vurdere virkningerne af det foreslåede politiske indgreb. Indikatorerne for de specifikke og generelle mål hænger nøje sammen med problemstillingerne og de forventede virkninger, mens de operationelle mål resulterer i enklere og mere observerbare indikatorer i tilknytning til gennemførelse af foranstaltningerne. De udfaldsindikatorer i tilknytning til generelle mål, som agenturet foreslår, er opstillet i tabel 14:

<b>Påviste problemer</b>	<b>Generelle mål</b>	<b>Udfaldsindikatorer</b>
Behov for at forbedre luftfartssikkerheden på eller i nærheden af flyvepladser.	<i>Beskyttelse</i> af borgerne: transport og luftfartssikkerhed.	Sikkerhed på alle flyvepladser, der er åbne for offentlig brug.
Nedbringe omkostningerne i forbindelse med flyvehavarier, der i det mindste delvist skyldes faktorer på flyvepladser.	<i>Fremskridt:</i> nedbringe omkostningerne i forbindelse med havarier, der i det mindste delvist skyldes faktorer på flyvepladser.	Udgifter til skader forårsaget af havarier og hændelser under kørsel og parkering.
Behov for at samle regelsættet om sikkerhed.	<i>Stærkere stemme i verden.</i>	Påvirke revisionen af ICAO-bilag 14.
	<i>Udvide EASA-systemet uden for EU 27 + 4.</i>	Nye lande, der tiltræder EASA.
Behov for at basere regelsættet på et solidt retsgrundlag.	<i>Fremskridt:</i> opbygge det indre marked og fremme arbejdskraftens mobilitet.	Fremkomst af operatører af mere end en flyveplads. Fastlægge fælles kompetenceplaner for flyvepladsmedarbejdere, der udfører opgaver i tilknytning til luftfartssikkerhed.
	<i>Solidaritet:</i> tilbyde borgerne det samme beskyttelsesniveau i hele EU 27.	Standardiseret anvendelse af fælles regler i EU 27 + 4 på det maksimale rimelige antal flyvepladser.
	<i>Velstand:</i> støtte SESAR ved at stille en klar sikkerhedsgrenseflade til rådighed for det.	Etablere en formel grænseflade mellem SESAR og agenturet og samtidig respektere en adskillelse af rollerne.
Behov for at støtte SESAR fra starten ud fra et sikkerhedssynspunkt.	<i>Fremskridt:</i> nedbringe omkostningerne i tilknytning til regulering vedrørende flyvepladssikkerhed.	Gennemføre EASA-mekanismen for regulering vedrørende flyvepladssikkerhed ved hjælp af meget mindre end 90 FTE'er. Nedbringe behovet for regelfastsættelse på nationalt plan til et minimum.

**Table 14: Identified problems, general goals and outcome indicators**

Also the specific goals can be related to the problems, which are analyzed in section 2.3 above. These and the indicators for monitoring of the realization are presented in table 15 below:



Påviste problemer	Specifikke mål	Resultatindikatorer
Behov for at forbedre luftfartssikkerheden på eller i nærheden af flyvepladser.	Standardiseret anvendelse af fælles regler.	Udvidelse af standardinspektioner til at omfatte flyvepladsområdet.
	Transportløsninger af høj kvalitet.	Alle større flyvepladsoperatørers gennemførelse af styringssystemer.
	Beskyttelse af passagerers, piloters og borgeres sikkerhed.	Indikatorer for flyvepladssikkerhed.
Udgifter til havarier og hændelser, der skyldes faktorer på flyvepladser.	Nedbringelse af udgifter til havarier og hændelser under kørsel og parkering.	Udgifter til dækning af skader forårsaget af havarier og hændelser under kørsel og parkering.
Behov for at samle regelsættet vedrørende sikkerhed.	Rækkevidden af EU-lovgivning, der omfatter alle luftfartsområder.	Ændring af grundforordningen, så den omfatter flyvepladser.
	Fælles EU-regler for flyvepladssikkerhed og -interoperabilitet.	Vedtagelse af gennemførelsesregler for flyvepladser og flyvepladsoperatører.
	Global interoperabilitet.	Påvirke udviklingen af ICAO-bilag 14.
	Deltagelse i internationale organisationer.	Konstant deltagelse i GASR's aktiviteter.
	Udvide anvendelsesområdet for specifik EU-lovgivning.	Nye lande, der tiltræder EASA.
	Bedre standardisering af konstruktion og produktion af flyvepladsudstyr.	Indførelse af regler for flyvepladsudstyr og konstruktion og produktion heraf.
Behov for at basere regelsættet på et solidt retsgrundlag.	Virksomhederne tilbydes også mobilitet.	Indførelse og udnyttelse af et enkelt certifikat for flyvepladsoperatører.
	EU-standarder for bedre kvalificering af medarbejdere.	Fastlægge fælles kompetenceplaner for flyvepladsmedarbejdere, der udfører opgaver i tilknytning til luftfartssikkerhed.
Behov for at støtte SESAR fra starten, ud fra et sikkerhedssynspunkt.	Indføre nye driftskoncepter og teknologiske innovationer (f.eks. satellitnavigation).	Formalisering af en grænseflade for regulering.
		Tydeliggørelse af rammerne for certificering af satellitnavigation.
Behov for at rationalisere arbejdet med regulering vedrørende flyveplads-sikkerhed.	Stordriftsfordele og rationalisering af udgifterne til den tilknyttede offentlige sektor.	Meget mindre end 90 FTE'er i agenturet til regelfastsættelse, standardisering og sikkerhedsanalyse af flyvepladser.
		Medarbejdere tilgængelige i de kompetente myndigheder.
	Indarbejde tekniske forskrifter i fællesskabsspecifikationer og fremme udviklingen af teknologi ved at begrænse unødvendigt stramme bindende regler.	Indarbejdelse af tekniske forskrifter i fællesskabsspecifikationer.
	Give bedømmelsesorganer bemyndigelse til at certificere mindre flyvepladser eller virksomheder.	Ændre grundforordningen for at bemyndige bedømmelsesorganer.

**Tabel 15: Påviste problemer, specifikke mål og resultatindikatorer**

Endelig kan de operationelle mål knyttes til en række detaljerede observerbare eller målelige virkningsindikatorer, som præsenteres i tabel 16:

Operationelle mål	Virkningsindikatorer
Ændring af grundforordningen, så den omfatter flyvepladser.	Agenturets udtalelse til Kommissionen.
	Lovforslag vedtaget af Kommissionen.
	Førstebehandling i Europa-Parlamentet.
	Rådets holdning.
	Andenbehandling i Europa-Parlamentet.
	Vedtagelse af ændringsforslag.
Offentliggørelse af fælles gennemførelsesbestemmelser for flyvepladser og flyvepladsoperatører samt offentliggørelse af acceptable måder til udvisning af overholdelse (AMC)	Offentliggørelse af 1. NPA om gennemførelsesbestemmelser for flyvepladser.
	Offentliggørelse af 1. NPA om gennemførelsesbestemmelser for flyvepladsoperatører.
	Offentliggørelse af 1. CRD om gennemførelsesbestemmelser for flyvepladser.
	Offentliggørelse af 1. CRD om gennemførelsesbestemmelser for flyvepladsoperatører.
	Afgivelse af 1. udtalelse om gennemførelsesbestemmelser for flyvepladser.
	Afgivelse af 1. udtalelse om gennemførelsesbestemmelser for flyvepladsoperatører.
	Offentliggørelse af 1. række af fællesskabsspecifikationer for flyvepladser.
	Offentliggørelse af 1. række af fællesskabsspecifikationer for flyvepladser.
Oprettelse af en arbejdsorganisation	Ansættelse af medarbejdere for at nå op på 5 enheder for ATM/regelfastsættelse for flyvepladser i 2008.
	Ansættelse af medarbejdere, som skal foretage sikkerhedsanalyse af hændelser på flyvepladser.
	Ansættelse af medarbejdere, der skal foretage standardinspektioner på flyvepladser, inden 2009.
	Udpege eksterne revisorer, der kan deltage i standardinspektioner på flyvepladser.
	Inddragelse af flyvepladserne i Det Rådgivende Udvalg vedrørende Sikkerhedsstandarder.
	Nedsættelse af en gruppe med deltagelse af eksterne eksperter, som skal udarbejde gennemførelsesbestemmelser.
	Godkendelse af det første bedømmelsesorgan.
Løbende tilsyn med flyvepladssikkerhed.	Indarbejdelse af flyvepladssikkerhedsanalyse i den årlige sikkerhedsoversigt fra 2008.
Forbindelse med SESAR	Vurdering af SESAR's sikkerhedsresultater.
Enkelt certifikat for flyvepladsoperatører.	Fremkomst på markedet af flyvepladsoperatører, der er i besiddelse af et enkelt certifikat, og som driver mere end en flyveplads.
Fastlæggelse og gennemførelse af standardinspektioner på flyvepladsområdet.	Fastlæggelse af procedurer for standardisering på flyvepladsområdet.
	Planlægning af den første række af standardinspektioner, der også omfatter flyvepladsområdet.
	Gennemførelse af det første tilsyn, der omfatter flyvepladsområdet.

**Tabel 16: Påviste problemer, operationelle mål og virkningsindikatorer**

## **2.5 Løsningsmodeller**

### *2.5.1 Løsningsmodeller for den indledende konsekvensanalyse*

I den indledende konsekvensanalyse nævnt i punkt 1.3.3 ovenfor gennemført af Kommissionens tjenestegrene (via konsulentvirksomheden ECORYS) i 2005 blev 5 generelle alternative løsningsmodeller taget i betragtning:

- A) "ikke gøre noget" (dvs. ikke ændre den situation, der forventes efter den første udvidelse af EASA's funktioner: EASA ansvarlig for luftdygtighed, certificering af flyvebesætninger og luftfartsoperationer; kompetente myndigheder udpeget på nationalt plan ansvarlige for ANS, herunder paneuropæiske leverandører og flyvepladser)
- **B) gradvist udvide EASA-systemet inden for regelfastsættelse, certificering og standardinspektioner til at omfatte områderne ATM, ANS og flyvepladser**
- C) udvide SES-mekanismen med mandater til Eurocontrol til at omfatte regulering vedrørende flyvepladssikkerhed og ligeledes give Eurocontrol opgaver inden for certificering og standardinspektioner
- D) oprette et fuldstændig nyt europæisk agentur, som skal bistå Kommissionen i forbindelse med sikkerhedsregulering vedrørende ATM, ANS og flyvepladser
- E) ligeledes tildele det "udvidede" EASA (jf. løsningsmodel B) ansvar for udførelse af specifikke operationelle ATM-funktioner (f.eks. lufttrafikregulering).

Konklusionen på undersøgelsen var på grundlag af konsulentvirksomhedens analyse af de forventede virkninger og støttet af de berørte aktørers vurderinger, at løsningsmodel B var den foretrukne.

### *2.5.2 Løsningsmodeller, der behandles i denne konsekvensanalyse*

Løsningsmodellerne A, C, D og E ovenfor behøver derfor ikke at blive analyseret igen i denne konsekvensanalyse. På den anden side bør andre vigtige spørgsmål analyseres, for at løsningsmodel B rent faktisk kan gennemføres.

Og NPA 6/2006 indeholdt 9 spørgsmål i denne henseende, da det også blev antaget, at det endelige mål var at gennemføre den allerede begrundede og (af Kommissionen<sup>11</sup>) valgte løsningsmodel B i punkt 2.5.1 ovenfor.

Blandt de 9 spørgsmål indeholdt spørgsmål 2 dog reelt to separate emner, nemlig de foreslåede væsentlige kravsnævn i generel henseende, men også alternativer til krav til rednings- og brandslukningstjenester. I CRD-dokumentet var analysen af disse to forskellige emner rent faktisk allerede splittet op. Der må derfor antages at være 10 spørgsmål i alt i NPA-dokumentet. Ud af de 10 emner i agenturets udtalelse behøver de 4 ikke at blive analyseret yderligere i konsekvensanalysen.

I tabel 17 nedenfor er opstillet en liste over disse emner, herunder årsagen til, at en yderligere konsekvensanalyse ikke anses for at være nødvendig:

---

<sup>11</sup> KOM(2005) 578 endelig udg. af 15.11.2005.

Spørgsmål i NPA 6/2006		Årsag til ikke at overveje alternative løsningsmodeller
Nr.	Tekst	
1	Agenturet er interesseret i at vide, om de berørte aktører er enige i, at fastsættelsen af specifikke væsentlige krav på højt niveau inden for EU er den bedste metode til at fastsætte mål for sikkerhed for regulering vedrørende flyvepladssikkerhed.	Allerede vurderet af Kommissionen via ECORYS (dvs. sammenligning af løsningsmodel B og A = "ikke gøre noget"). Ikke behov for yderligere analyse.
2 om ER	Agenturet er interesseret i at vide, om de vedhæftede væsentlige krav rent faktisk opfylder de kriterier, der er opstillet ovenfor, og om de udgør et godt grundlag for regulering af flyvepladssikkerhed og -interoperabilitet, når man holder sig det påtænkte anvendelsesområde for øje.	Kvalitativ bedømmelse af ER. Der er ikke påvist andre relevante alternative løsningsmodeller.
5	Agenturet ønsker at få kendskab til de berørte aktørers synspunkter vedrørende: <b>a)</b> behovet for deltaljerede gennemførelsesbestemmelser for at fremme overensstemmelse med de væsentlige krav i tilknytning til små flyvepladseres fysiske kendetegn og infrastruktur <b>b)</b> behovet for deltaljerede gennemførelsesbestemmelser for at fremme overensstemmelse med de væsentlige krav i tilknytning til drift og administration af små flyvepladser <b>c)</b> relevansen i denne forbindelse af den adskillelse mellem store og små flyvepladser, der allerede foreslås i de væsentlige krav.	Mulighed afvist af et overvældende flertal af de berørte aktører. Eneste mulige løsningsmodel: proportionale gennemførelsesbestemmelser for alle flyvepladser (store og små). Ikke nødvendigt at analysere alternativer. Egentlig konsekvensanalyse vil ledsage ethvert fremtidigt forslag til gennemførelsesbestemmelser.
6	Agenturet ønsker at få kendskab til de berørte aktørers synspunkter vedrørende: <b>a)</b> behovet for at kræve certificering med henblik på verifikation af overensstemmelsen med kravene i tilknytning til små flyvepladseres fysiske kendetegn og infrastruktur <b>b)</b> behovet for at kræve certificering med henblik på verifikation af overensstemmelsen med kravene i tilknytning til drift og administration af små flyvepladser <b>c)</b> relevansen i denne forbindelse af den adskillelse mellem store og små flyvepladser, der allerede foreslås i de væsentlige krav.	Mulighed afvist af et overvældende flertal af de berørte aktører. Der kræves certificering for alle flyvepladser. Ikke nødvendigt at analysere alternative muligheder for små flyvepladser.

**Tabel 17: Emner i NPA 6/2006, hvis virkninger ikke behøver at blive analyseret i detaljer**

I forbindelse med de resterende 6 emner kan der derimod overvejes alternative løsninger. Sådanne alternative løsningsmodeller er opstillet i tabel 18 nedenfor, og deres virkning vil derfor blive analyseret i detaljer i afsnit 2.6 til 2.10 nedenfor.

Spørgsmål i NPA 06/2006		Tema	Alternative løsningsmodeller		Jf. konsekvens- analysens afsnit
Nr.	Emne		Id.	Beskrivelse	
2 om RFFS	Krav til rednings- og brandsluknings tjenester (herunder de ansattes kompetence)	Ansatte i RFFS	2A	Rednings- og brandslukningsmandskab reguleret generelt og ikke specifikt inden for luftfart.	2.10
			2B	Specifik luftfartskompetenceplan og helbredskrav til rednings- og brandslukningsmandskab.	
			2C	Rednings- og brandslukningsmandskab også reguleret via fælles luftfartsregler, der administreres af kompetente myndigheder, navnlig vedrørende helbredsmæssig egnethed.	
3	Flyvepladser, der ikke er åbne for offentlig brug, underlagt fælles regler	Anvendelses- område for fælles regler	3A	Kun flyvepladser, der er underlagt EU's fælles regler.	2.6
			3B	Alle flyvepladser, der er åbne for offentlig brug, underlagt fælles EU-regler.	
			3C	Alle flyvepladser (selv hvis de ikke er åbne for offentlig brug, eller private flyvepladser) underlagt fælles EU-regler.	
4 + 9	Regulering vedrørende flyveplads-udstyr	Flyve- plads- udstyr	4A	Flyvepladsudstyr ikke reguleret på EU-plan.	2.7
			4B	Fælles EU-regler (dvs. ETSO-godkendelse) for "ikke-standard"-udstyr, gennemført via fabrikantens overensstemmelseserklæring og flyvepladsoperatørens verifikationerklæring.	
			4C	Som 4B, men der kræves ingen verifikationerklæring, da den udgør en del af flyvepladsens certificeringsproces.	
7	Enkelt ADOC-certifikat.	Certificerings- proces	7A	Certificeringsproces (omfattende infrastruktur og administration) krævet på alle flyvepladser.	2.8
			7B	Individuelt certifikat for infrastruktur og udstyr for hver enkelt flyveplads plus organisationscertifikat på virksomhedsniveau for alle virksomheder, der driver flere flyvepladser.	
			7C	Som 7B, men kun når operatøren anmoder om et "enkelt" certifikat.	
8	Bedømmelses- organernes rolle		8A	Godkendte bedømmelsesorganer ud over kompetente myndigheder, der har bemyndigelse til at certificere og kontrollere bestemte mindre komplicerede flyvepladser. Ansøgerne beslutter, hvilken certificeringsmyndighed deres ansøgning skal sendes til.	2.9
			8B	Godkendte bedømmelsesorganer ud over kompetente myndigheder, der har bemyndigelse til at certificere og kontrollere alle flyvepladser. Ansøgerne beslutter, hvilken certificeringsmyndighed deres ansøgning skal sendes til.	
			8C	Kun godkendte bedømmelsesorganer, der har beføjelser til at certificere og kontrollere bestemte mindre komplekse flyvepladser.	

9	Verificering af flyvepladsudstyrets overensstemmelse	Flyvepladsudstyr	Se række 4 + 9 ovenfor
---	--	------------------	------------------------

**Tabel 18: Emner i NPA 6/2006, der er åbne for alternative løsningsmodeller**

## **2.6 Konsekvensanalyse af anvendelsesområdet for fælles EU-regler**

### *2.6.1 Alternative løsningsmodeller*

Følgende alternative løsningsmodeller med hensyn til anvendelsesområdet for fælles EU-regler for flyvepladssikkerhed er beskrevet i punkt 2.5.2 ovenfor:

- 3A): Kun lufthavne (dvs. flyvepladser, der varetager erhvervmæssige luftfartsnavigationstjenester) underlagt fælles EU-regler
- 3B): Alle flyvepladser, der er åbne for offentlig brug, underlagt fælles EU-regler.
- 3C): Alle flyvepladser (selv hvis de er private og ikke er åbne for offentlig brug) underlagt fælles EU-regler.

### *2.6.2 Målgruppe og antal berørte enheder*

#### 2.6.2.1 Flyvepladser

I den gældende udgave (ændring nr. 9 af 15.6.2006) af **ICAO-bilag 14** defineres en "flyveplads" således:

*"Et afgrænset område på land eller vand (herunder eventuelle bygninger, anlæg og udstyr), der er beregnet til at blive brugt enten helt eller delvist til landing, start og manøvrering af luftfartøjer".*

ICAO's definition af flyvepladser vil kunne anses for at være for bred afhængigt af, hvordan begrebet "beregnet til" fortolkes. Hvis "beregnet til" betyder "hovedsageligt helliget", er kun de almindeligt kendte flyvepladser omfattet. Men hvis "beregnet til" betyder "lovlig tilladt", så kan også en række andre vand- eller landområder (f.eks. søer i Finland, snedækkede marker i Alperne, hvor landsætning af skiløbere fra helikoptere er tilladt, græsmarker på et bjerg, hvorfra paraglidere starter osv.) betragtes som "flyvepladser".

Derfor er ovennævnte definition blevet ændret i EU-lovgivningen<sup>12</sup> med indførelsen af begrebet "specielt indrettede", der begrænser antallet af steder, der henhører under definitionen af flyvepladser.

I f.eks. Slovenien (en "lille" medlemsstat) omfatter disse "specielt indrettede" landingspladser omkring 60 flyvepladser, herunder korte græsbaner, der udelukkende anvendes til

<sup>12</sup> Artikel 2 i Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne (EFT L 272 af 25.10.1996, s. 36-45).

fritidsflyvning. I Italien (en "stor" medlemsstat) er det samlede antal i størrelsesordenen 400. Det antages, at der gennemsnitligt er omkring 200 "specielt indrettede" flyvepladser i hver enkelt medlemsstat (herunder dem med den mindste og enkleste start- og landingsbane), hvilket svarer til omkring 6 000 i EU 27 + 4. Alternativt kan det bemærkes, at næsten samtlige flyvepladser i Frankrig, Tyskland og Sverige offentliggøres i AIP (Aeronautical Information Publication): henholdsvis 441, 394 og 154. I Italien er kun omkring 100 offentliggjort i AIP, men der findes over 300 "flyvearealer". I Polen, en stor medlemsstat, der er repræsentativ for Østeuropa, er 77 flyvepladser anført i AIP. I alt er der således i disse fem lande omkring 1 466 flyvepladser. Ifølge GD TREN's statistiske lommebog for 2006<sup>13</sup> er indbyggerantallet i disse fem lande på 249,439 mio. mennesker: Der findes således omkring 5,88 flyvepladser pr. million indbyggere. Ifølge samme lommebog anslås det samlede indbyggerantal i EU 27 + 4 til 503,5 mio. i 2006. Anvendes det samme forhold på 5,88/mio. indbyggere, kan antallet af flyvepladser ved hjælp af denne alternative metode anslås til 3 000. Der er ikke offentliggjort nogen præcise aggregerede officielle tal herom. **I denne konsekvensanalyse anslås det samlede antal flyvepladser til 4 500** (dvs. gennemsnittet mellem 6 000 og 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)



I det andet yderpunkt registrerede 42 lufthavne beliggende i EU 27 + 4 ifølge Eurocontrols statistikker<sup>14</sup> over 50 000 bevægelser i 2006, hvilket fremgår af nedenstående tabel:

Nr.	Lufthavn	Antal bevægelser i 2006
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	København/Kastrup	129 137
11	Wien	128 773
12	Milano/Malpensa	125 712
13	Zurich	124 189
14	Bruxelles	123 736
15	Paris/Orly	116 833
16	Stockholm/Arlanda	113 364
17	Manchester	112 645
18	Oslo/Gardermoen	108 034
19	Dusseldorf	107 090
20	London/Stansted	102 509
21	Dublin	95 554
22	Palma de Mallorca	94 995
23	Athen	92 520
24	Helsinki-Vantaa	86 160
25	Prag/Ruzyne	80 164
26	Genève	79 235
27	Hamburg	78 679
28	Køln/Bonn	75 197
29	Stuttgart	75 106
30	Warszawa/Okęcie	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

**Tabel 19: Lufthavne med over 50 000 bevægelser i 2006**

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

Da trafikken forventes at vokse støt i de kommende år, kan antallet af sådanne "store" lufthavne med over 50 000 bevægelser om året anslås til at ligge i størrelsesordenen 50. Men alle flyvepladser, der er åbne for erhvervsmæssig rutetrafik (der i Europa altid er international som følge af gennemførelsen af den "syvende frihedsret"), skal certificeres i henhold til ICAO's bestemmelser, herunder en række lufthavne (indgår ikke i ovenstående tabel), der betjener hovedstaden i visse EU-medlemsstater (f.eks. de baltiske lande, Bulgarien eller Rumænien).

Derudover kan et enkelt havari af et stort moderne passagerfly ud fra et sikkerhedssynspunkt forårsage omkring 100 ofre, og de fælles regler og regelsættet bør derfor sigte på at nedbringe sådanne triste begivenheder til et minimum, uanset typen og omfanget af den erhvervsmæssige trafik (dvs. hyppige charterflyvninger eller ruteflyvninger).

Det skønnes på grundlag af en gennemgang af organisationens database den 2. august 2006, at der er omkring 350 flyvepladser tilknyttet den europæiske gren af ACI (Airport Council International) i EU 27 + 4.

408 flyvepladser har ifølge arbejdsudkastet (august 2006) fra ICAO EUR Air Navigation Plan en ICAO-designatorkode.

I medfør af artikel 1, stk. 4, i Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne offentliggør Kommissionen hvert år i Den Europæiske Unions Tidende en liste over lufthavne, der er åbne for erhvervsmæssig trafik. Den seneste liste omfattende EU 27 blev offentliggjort den 17. november 2006 på side 13 i Den Europæiske Unions Tidende C 279. Oplysningerne i tabel 20 kan udledes fra denne kilde:

Lufthavne	Årlig trafik på mindst 2 mio. passagerbevægelser eller 50 000 ton fragt	Årlig trafik på mindst 1 mio. passagerbevægelser eller 25 000 ton fragt	Åbne for erhvervsmæssig trafik	I ALT
EU 27 (data fra EUT)	95	49	464	608
Skøn for Island, Liechtenstein, Norge og Schweiz	5	11	76	92
<b>I ALT</b>	<b>100</b>	<b>60</b>	<b>540</b>	<b>700</b>

**Tabel 20: Antal lufthavne, der er åbne for erhvervsmæssig lufttransport**

**I forbindelse med denne konsekvensanalyse anslås det derfor, at 700 lufthavne er åbne for erhvervsmæssig trafik med store flyvemaskiner.**

Derudover er det dog også nødvendigt at anslå antallet af flyvepladser, "der er åbne for offentlig brug": dvs. også for almindelig luftfart, taxifyvning eller arbejdsflyvning, når der ikke findes erhvervsmæssig trafik med store flyvemaskiner. Begrebet "åben for offentlig brug" anvendes bredt, men er ikke defineret af ICAO. Alligevel var der den 2. august 2007 2 145 flyvepladser i Eurocontrols AIS database, som det fremgår af tabel 21 nedenfor:

Land	FLYVEPLADSER					
	Offentlig	Privat	Militær	Fælles civil/ militær	Flyveklub- ber	I ALT
Østrig	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
Tjek. Rep.	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
Frankrig	345	51	29	3	13	441
Tyskland	212	176	0	4	2	394
Grækenland	38	1	17	2	0	58
Ungarn	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
Letland	3	1	0	0	0	4
Litauen	7	0	0	1	19	27
Luxembourg	1	1	0	0	0	2
Malta	1	0	0	0	0	1
Nederlande ne	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
Rumænien	18	0	0	0	0	18
Slovakiet	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
Det Forenede Kongerige	72	71	5	0	0	148
<b>I ALT</b>	<b>1 266</b>	<b>581</b>	<b>179</b>	<b>41</b>	<b>78</b>	<b>2 145</b>

**Tabel 21: Flyvepladser i Eurocontrols AIS-database**

Tallene i tabellen ovenfor stemmer ikke altid overens med de tal indsamlet via en uformel høring af GASR-medlemmer, som er gengivet i punkt 2.3.3.3 ovenfor. Det ser navnlig ud til, at der i Frankrig kun er planer om at certificere 70 lufthavne ud af de 441 flyvepladser i AIP, mens Den Tjekkiske Republik ser ud til at have planer om at certificere 9 lufthavne ud af de 87, som Eurocontrol har kendskab til. Derimod har Slovenien erklæret sig parat til at certificere 67 flyvepladser, mens AIS kun har kendskab til 13. Derudover er ovennævnte data måske hverken fuldstændige (f.eks. har Bulgarien 5 flyvepladser i AIS, mens Østrig, der er sammenlignelig i størrelse, har 56) eller baseret på de samme definitioner (f.eks. er det velkendt, at der i Italien er

hundredvis af "flyvearealer" ud over de 99 flyvepladser i AIP som defineret i landets administrative system<sup>15</sup>).

Alligevel åbner ovenstående tal mulighed for at anslå antallet af flyvepladser, der er åbne for offentlig brug<sup>16</sup>, ved hjælp af den definition, som agenturet har foreslået. Hvis Kommissionen eller lovgiveren ændrer definitionen, kan det pågældende antal naturligvis variere.

Følgende antages derefter i denne konsekvensanalyse:

- Alle de 1 266 civile offentlige flyvepladser, der i øjeblikket indgår i AIP (dvs. 1 266) vil være omfattet af den fælles definition af "åben for offentlig brug".
- Alle de 581 private flyvepladser, der allerede er offentliggjort i AIP, vil beslutte at indgå i antallet af flyvepladser, der er "åbne for offentlig brug", for at tiltrække mere trafik (andre private flyvepladser, ikke offentliggjort i AIP, kan vælge ikke at være åbne for offentlig brug).
- 179 militære flyvepladser vil ikke henhøre under EU-lovgivningens anvendelsesområde, men de 41 fælles civile og militære flyvepladser vil være omfattet.
- Alle de 78 flyvepladser, der drives af flyveklubber, vil vælge at være åbne for offentlig brug, og de vil dermed henhøre under anvendelsesområdet for EU's fælles regler (med andre ord betyder dette, at der vælges det værste scenario i denne konsekvensanalyse med hensyn til antal berørte enheder).

Det antal flyvepladser, der er "åbne for offentlig brug", og som findes i AIP, er således:  $1\ 266 + 581 + 41 + 78 = 1\ 966$ . Da et ret stort antal flyvepladser, der er åbne for almindelig luftfart, ikke optræder i AIP, **anslås det antal flyvepladser, der er "åbne for offentlig brug", og som vil kunne være omfattet af de foreslåede fælles regler, at ligge i størrelsesordenen (AIP + 50 %) 3 000 flyvepladser.**

I forbindelse med de 3 løsningsmodeller, der er nævnt i punkt 2.6.1 ovenfor, præsenteres det anslåede antal flyvepladser, der henhører under anvendelsesområdet for EU's fælles regler, i tabel 22:

LØSNINGSMODEL		Anslået antal flyvepladser
Id.	Beskrivelse	
3A	Kun lufthavne (dvs. flyvepladser, der varetager erhvervsmæssig ruteflyvning) underlagt fælles EU-regler	700
3B	Alle flyvepladser, der er åbne for offentlig brug, underlagt fælles EU-regler	3 000
3C	Alle flyvepladser (selv hvis de er private og ikke er åbne for offentlig brug) underlagt fælles EU-regler	4 500

**Tabel 22: Flyvepladser, der er omfattet af anvendelsesområdet for EU's fælles regler**

<sup>15</sup> Som offentliggjort på ENAC's websted den 2. august 2007: [http://www.enac-italia.it/avioeli/avio\\_00.asp](http://www.enac-italia.it/avioeli/avio_00.asp)

<sup>16</sup> Ved "åben for offentlig brug" forstås, at enhver luftfartøjschef på en civil flyvning (General Air Traffic, GAT) kan planlægge at bruge flyvepladsens område og faciliteter, enten fordi åbningstiderne og de tjenesteydelser, der er til rådighed, er blevet offentliggjort, eller fordi oplysningerne om det kontaktpunkt, hvorfra der kan indhentes forhåndstilladelse, og om flyvepladsen er gjort offentligt tilgængelige, forudsat at pilotens kvalifikationer overholder en række betingelser, der er fastsat for at sikre den driftsmæssige sikkerhed.

### 2.6.2.2 Flyvepladsoperatører

Spørgsmålet om operatører, der driver flere flyvepladser, drøftes i afsnit 2.8 nedenfor.

I dette afsnit 2.6 antages det derfor, at der er en operatør for hver flyveplads. I de enkleste tilfælde indeholdt i det samlede antal på 4 500 flyvepladser i EU 27 + 4, kan denne operatør endog være en enkelt fysisk person. I de mest komplekse tilfælde kan der være tale om en virksomhed, der beskæftiger tusindvis af ansatte.

Det skal dog bemærkes, at det ser ud til at fremgå af agenturets udtalelse, at krav om et formelt styringssystem (hovedsageligt til sikkerheds- og kvalitetsstyring) kun vil blive pålagt operatører af lufthavne med erhvervmæssig rutetrafik. Eventuelle EU-reglers indvirkning på de øvrige operatører vil være minimal, da de blot har til formål at stadfæste bedste praksis, der allerede i vid udstrækning anvendes i dag, i EU-lovgivningen.

Det antages således, at **det antal flyvepladsoperatører, der i væsentlig grad berøres af lovforslaget, vil ligge i størrelsesordenen 700**, dvs. svarende til det antal lufthavne, der varetager moderne (IFR) erhvervmæssig trafik med store flyvemaskiner. Og det antages, at dette antal ikke ændrer sig i de tre opstillede løsningsmodeller.

### 2.6.2.3 Ground handling-virksomheder på flyvepladser

I alle lufthavne, der er åbne for erhvervmæssig rutetrafik, kan der operere et antal ground handling-virksomheder (enten luftfartsselskaberne selv eller virksomheder, der har specialiseret sig i ground handling) på grundlag af Rådets direktiv 96/67/EF<sup>17</sup>. Når der imidlertid ikke er nogen erhvervmæssig lufttransport, varetager flyvepladsoperatøren normalt selv ground handling-operationer, og der findes ingen lov, der kan ændre dette. Det følgende gælder derfor kun løsningsmodel 3A (dvs. de 700 lufthavne, der er åbne for erhvervmæssig rutetrafik):

- I "store" lufthavne med mindst 2 mio. passagerbevægelser om året (eller mindst 50 000 ton fragt om året) gælder de frie markeds- og konkurrencevilkår for ground handling.
- I "mellemstore" lufthavne med mindst 1 mio. passagerbevægelser (men under 2 mio.) eller over 25 000 ton fragt skal mindst to forskellige virksomheder udbyde ground handling.
- Luftfartsselskabers "egen-handling" skal tillades i alle "små" lufthavne, der er åbne for erhvervmæssig lufttransport.

---

<sup>17</sup> Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne (*EFT L 272 af 25.10.1996, s. 36-45*).

Skønnene i tabel 23 nedenfor, der gælder for løsningsmodel 3A, kan derfor antages at se således ud:

Antal lufthavne	"Store"	"Mellemstore"	"Små"	I ALT
	100*	60**	540	700
Gns. antal ground handling-virksomheder pr. lufthavn	3,4	2	1 ("egen-handlere")	Ikke relevant
<b>I ALT</b>	<b>340</b>	<b>120</b>	<b>540</b>	<b>1 000</b>

\* 95 i KOM (2006) 821 endelig udg. af 24. januar 2007 - Rapport fra Kommissionen om gennemførelsen af Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996.

\*\* 49 ibid.

**Tabel 23: Anslået antal ground handling-virksomheder i forbindelse med løsningsmodel 3A**

Det antal, der anslås ovenfor, ligger meget tæt på det antal, som Kommissionen offentliggjorde i bilag E til ovennævnte KOM (2006) 821 af 24. januar 2007, der er opsummeret i tabel 24 nedenfor:

Antal ground handling-virksomheder i EU 15						
Kilde: SH&E limited, oktober 2002, gengivet i bilag E til KOM(2006) 821						
Kategori	Tredjepartsleverandører af ground handling-ydelser		Egen-handlere		I ALT	
	Før direktiv 96/67	Efter direktivet	Før	Efter	Før	Efter
Passagerbetjening	89	172	156	145	245	317
Baggagehåndtering	64	102	55	47	119	149
Håndtering af fragt og post	116	155	80	83	196	238
Rampetjenester	73	113	62	60	135	173
Brændstof- og oliepåfyldning	78	80	3	10	81	90
<b>I ALT EU 15</b>	<b>420</b>	<b>622</b>	<b>356</b>	<b>345</b>	<b>776</b>	<b>967</b>

**Tabel 24: Ground handling-virksomheder i Kommissionens meddelelse KOM (2006) 821**

Det skal dog bemærkes, at dataene i tabel 24 ovenfor blev indsamlet i 2002 og kun vedrører EU-15 (dvs. før 2004) og ikke EU 27 + 4, der behandles i denne konsekvensanalyse. Ud fra dette synspunkt kan de 5 år senere anses for at være undervurderet. På den anden side blev dataene talt lufthavn for lufthavn, mens tredjepartsleverandører af ground handling-ydelser eller egen-handlere meget vel kan operere på mere end et sted. Ud fra dette synspunkt må de anses for at være overvurderet. Med andre ord antages de to virkninger mere eller mindre at udligne hinanden, så det endelige tal på 1 000 anses for at være passende.

**Det samlede antal berørte ground handling-virksomheder i forbindelse med løsningsmodel 3A anslås således til 1 000.** Ingen ground handling-virksomheder ud over flyvepladsoperatøren vil kunne omfattes af løsningsmodel 3B og 3C.

#### 2.6.2.4 Kompetente myndigheder

Kompetente luftfartsmyndigheder udpeget af de nationale regeringer udfører i dag to hovedopgaver i forbindelse med flyvepladssikkerhed:

- regelfastsættelse (dvs. gennemførelse af ICAO's bestemmelser i den nationale retsorden og indarbejdelse af disse)
- certificering af og tilsyn med (herunder audits og inspektioner) flyvepladser.

Lovforslaget indebærer, at størstedelen af regelfastsættelsesopgaverne overføres til EASA. Den anden opgave vil derimod fortsat være de pågældende lokale myndigheders ansvar af hensyn til nærhedsprincippet. Det forventes ikke, at EASA vil blive inddraget i certificering af og tilsyn med flyvepladser.

EASA vil dog udover regelfastsættelse udføre standardinspektioner (eller audits) af de kompetente myndigheder. Såvel agenturet som de lokale kompetente myndigheder vil blive berørt af den foreslåede lovgivning.

Der er ikke i sig selv noget, der forhindrer landene i enten at oprette fælles kompetente myndigheder eller at uddelegere certificerings- og tilsynsopgaver til en myndighed etableret i et naboland. Der er dog ikke i øjeblikket noget, der tyder på, at dette vil ske. Landene kan ligeledes beslutte at udpege kompetente myndigheder på regionalt plan. Dette er allerede tilfældet i de tyske delstater. I Tyskland antages det derfor, at der vil være 16 kompetente myndigheder i stedet for blot en. **Derfor antages det i denne konsekvensanalyse, at det samlede antal kompetente myndigheder, der varetager tilsyn med flyvepladssikkerhed på lokalt plan i EU 27 + 4, ikke vil ligge på 30, men derimod på 46 (31 – Tyskland + 16 delstater) plus agenturet.**

#### 2.6.2.5 Sammenfattende oversigt over de berørte enheder

Afslutningsvis anslås det samlede antal berørte enheder i tabel 25 nedenfor på grundlag af oplysningerne i punkt 2.6.2.1, 2.6.2.2, 2.6.2.3 og 2.6.2.4:

LØSNINGSMODEL		Anslået antal			
Id.	Beskrivelse	Flyvepladser	Flyvepladsoperatører med formelt styringssystem	Ground handling-virksomheder	Myndigheder
3A	Kun lufthavne (dvs. flyvepladser, der varetager erhvervmæssig lufttransport) underlagt fælles EU-regler	<b>700</b>	<b>700</b>	<b>1 000</b>	<b>46 + agenturet</b>
3B	Alle flyvepladser, der er åbne for offentlig brug, underlagt fælles EU-regler	<b>3 000</b>			
3C	Alle flyvepladser (selv hvis de er private og ikke er åbne for offentlig brug) underlagt fælles EU-regler	<b>4 500</b>			

**Tabel 25: Flyvepladser, der er omfattet af anvendelsesområdet for EU's fælles regler**

### 2.6.3 Sikkerhedsvirkning

Et bedre regelsæt, der også udnytter de disponible midler på en mere rationel måde, vil afgjort bidrage til at forbedre sikkerheden på de flyvepladser, der er omfattet af anvendelsesområdet for EU-lovgivningen. Der findes dog ingen redskaber til med tilstrækkelig sikkerhed at kvantificere denne virkning på indikatorerne for flyvepladssikkerhed (f.eks. dem, der henvises til i punkt 2.3.1 ovenfor) i de kommende år. I kvalitativ henseende skønnes det dog, at en udvidelse af EASA-grundforordningen til at omfatte flyvepladser også vil føre til følgende væsentlige sikkerhedsvirkninger:

- Væsentlig forbedring af kvaliteten af de certificerings- og tilsynsopgaver, der udføres af de kompetente myndigheder, via standardinspektioner udført af agenturet; dette gælder alle tre løsningsmodeller.
- Styrkelse af den formelle kvalitets- og sikkerhedsstyring for store flyvepladser på hele EU 27 + 4's område, hvilket betyder en mindre forbedring for løsningsmodel 3A (da de fleste flyvepladser, der er omfattet af denne løsningsmodel, allerede er i besiddelse af sådanne forvaltningsredskaber).
- Flyvepladser omfattet af løsningsmodel 3B og 3C vil, selv om de ikke er forpligtede til at gennemføre et komplet og formelt sikkerhedsstyringssystem, være forpligtede til at gennemføre de drifts- og administrationsforanstaltninger, der er indeholdt i kapitel B1 i de væsentlige krav. Både løsningsmodel 3B og 3C vil derfor have en meget positiv virkning på sikkerheden. Løsningsmodel 3B omfatter imidlertid flyvepladser, "der er åbne for offentlig brug" og dermed for en større trafikmængde end resten, der er omfattet af løsningsmodel 3C (sidstnævnte omfatter også private flyvepladser, der ikke



er åbne for offentlig brug). I kvantitativ henseende med hensyn til sandsynligheden for havarier og hændelser anses løsningsmodel 3B derfor for at være endnu bedre end 3C.

- Bedre retssikkerhed omkring de regler, der skal anvendes, og bedre identifikation af tilknyttede ansvarsområder og processer for overensstemmelseskontrol; reglernes kvalitet vil desuden blive forbedret gennem den systematiske høring af de berørte aktører (også erhvervslivet og operatørerne ud over myndighederne), der er et centralt element i EASA-systemet. Dette vil være særlig relevant for løsningsmodellerne 3B og 3C, da flyvepladser omfattet af løsningsmodel 3A normalt allerede er underlagt et tilstrækkeligt tilsyn; som det fremgår af ovenstående punkt, betjener de ekstra flyvepladser omfattet af løsningsmodel 3C imidlertid et meget lille antal ekstra passagerer.
- En vis samling af regelsættet, da de foreslåede væsentlige krav pålægger alle de aktører, der er involveret i flyvepladssikkerhed, at etablere formelle og kontrollerede grænseflader indbyrdes. Dette vil være meget væsentligt for løsningsmodel 3A og 3B (hvor der findes sådanne grænseflader), men neutralt for løsningsmodel 3C, fordi der på disse mindre landingspladser hverken findes flyveledelse eller erhvervsmæssige ground handling-virksomheder. Det skal dog også tages i betragtning, at omkring 1 260 flyvepladser allerede er certificeret (eller efter planen skal certificeres) i EU 27 + 4: En begrænsning af dette antal til blot 700 (i EU's retsorden kan medlemsstaterne ikke opstille yderligere krav, fordi dette vil fordreje konkurrencen) vil således repræsentere et tilbageskridt i sikkerhedsmæssig henseende i tilknytning til løsningsmodel 3A, der så må anses for at være meget negativ i denne henseende.
- EASA vil kunne fremme EU 27 + 4's tilstedeværelse og indflydelse i ICAO og GASR, hvilket igen vil kunne føre til en marginal virkning i form af en forbedring af deres resultater. Dette vil hovedsageligt skyldes en centralisering af regelfastsættelsen og sikkerhedsanalysen, der er ens for de tre mulige løsningsmodeller.
- Nye landes tiltrædelse af EASA-systemet vil bidrage til bedre sikkerhed for borgerne, selv når de flyver uden for de nuværende EU 27 + 4. Denne mulige udvidelse vil dog generelt blive afgjort af den tiltrækning, som fællesskabssystemet udøver, og mere specifikt for EASA's vedkommende af systemets effektivitet og omkostningseffektivitet. Med andre ord vil udvidelsen af EASA til at omfatte flyvepladser have en neutral virkning i denne henseende for alle tre løsningsmodeller.
- På de fleste komplekse flyvepladser gennemfører myndighederne i dag et tilstrækkeligt tilsyn, der også omfatter tilsyn med kompetenceplanen for visse medarbejdere. I agenturets udtalelse foreslås det imidlertid, at der indføres kompetenceplaner for alle medarbejdere, der udfører opgaver i tilknytning til luftfartssikkerhed på eller i nærheden af flyvepladser (f.eks. inklusive alle personer, der har tilladelse til uledsaget adgang til manøvreområdet), hvilket vil resultere i en mindre forbedring for store flyvepladser (løsningsmodel 3A), hvor en sådan praksis allerede anvendes i vidt omfang (f.eks. frivilligt af luftfartssektoren). Virkningen vil være meget større i forbindelse med løsningsmodel 3B, når det også tages i betragtning, at den fortsatte stigning i trafikken fører til en mere intens udnyttelse af nogle flyvepladser, der en gang var "mindre", mens fremkomsten af meget lette jettfly (Very Light Jet – VLJ) på markedet kan føre til en større anvendelse af erhvervsmæssig taxiflyvning. Sidstnævnte betjenes således ofte af flyvepladser omfattet af løsningsmodel 3B. Af proportionalitetshensyn er det ikke sandsynligt, at det vil blive pålagt mindre flyvepladser at udarbejde komplekse kompetenceplaner. Så selv for løsningsmodel 3C vil virkningen kun være lille.
- Endelig vil den foreslåede centralisering af regelfastsættelsen føre til en frigørelse af nogle af de anslåede 99 FTE'er, der i øjeblikket anvendes til denne opgave i EU 27 + 4. Det antages, at omkring 30 FTE'er stadig vil være nødvendige til regelfastsættelse i

landene (til dækning af de flyvepladser, der ikke er omfattet af EU-lovgivningens anvendelsesområde, og til at bidrage til udviklingen af fælles regler). Dette betyder, at omkring 70 (dvs. + 17 % i forhold til de 400, der findes i dag) FTE'er på nationalt plan kan frigøres fra regelfastsættelse og overgå til certificering og tilsyn. Alle landene fokuserer i dag deres ressourcer omkring de store flyvepladser, så for løsningsmodel 3A vil virkningen være neutral. Derimod vil den være betydelig for løsningsmodel 3B, hvor de frigjorte ressourcer vil kunne anvendes. Omfanget af disse ressourcer og den sociale relevans for de mindre landingspladser gør dette neutralt for løsningsmodel 3C.

Afslutningsvis kan det konstateres, at der ved at anvende den metode, der er opstillet i punkt 2.1.2 ovenfor (herunder vægtningsfaktor 3 for sikkerhedsvirkningerne), og efter at have udvalgt de resultatindikatorer, der er knyttet til specifikke mål i punkt 2.4.5, kan tildeles point for sikkerhedsvirkningen af de tre løsningsmodeller for anvendelsesområdet for ændringen af grundforordningen, som det fremgår af tabel 26 nedenfor:

Resultatindikatorer, der er relevante for sikkerhedsvirkningen af EU-lovgivningens anvendelsesområde	Løsningsmodellernes point		
	3A	3B	3C
<b>Antal omfattede flyvepladser</b>	<b>700</b>	<b>3 000</b>	<b>4 500</b>
Udvidelse af standardinspektioner	+ 2	+ 2	+ 2
Styringssystem indført af store flyvepladsoperatører	+ 1	+ 3	+ 2
Indikatorer for flyvepladssikkerhed	+ 1	+ 1	+ 1
Flyvepladser i grundforordningen	- 3	+ 3	0
Vedtagelse af fælles gennemførelsesbestemmelser	+ 2	+ 3	+ 2
Udvikling af ICAO-bilag 14	+ 1	+ 1	+ 1
Deltagelse i GASR's aktiviteter	+ 1	+ 1	+ 1
Nye lande, der tiltræder EASA	0	0	0
Kompetenceplaner for flyvepladsmedarbejdere	+ 1	+ 3	+ 1
Medarbejdere i de kompetente myndigheder, der beskæftiger sig med certificering og tilsyn	0	+ 2	0
<b>I ALT</b>	<b>+ 6</b>	<b>+ 19</b>	<b>+ 10</b>
<b>VÆGTET TOTAL (Point x 3 for sikkerhed)</b>	<b>+ 18</b>	<b>+ 57</b>	<b>+ 30</b>

**Tabel 26: Point for sikkerhedsvirkningen af udvidelsen af EU-lovgivningens anvendelsesområde**

#### 2.6.4 Økonomisk virkning

##### 2.6.4.1 Agenturets standardinspektioner

Udvidelse af EASA's standardinspektioner hos de kompetente myndigheder (der allerede findes for luftdygtighed) til at omfatte flyvepladsområdet vil ske i henhold til den aktuelle generelle plan for periodiske audits baseret på 1 besøg hvert andet år (hyppighed = 1:2 = 0,5 besøg om året). Derudover kan der dog gennemføres ad hoc-tilsyn under særlige omstændigheder. Så hyppigheden antages at være 10 % højere: 0,55.

Sådanne besøg varer normalt 5 dage og udføres af en gruppe bestående af 3 revisorer, der er eksperter inden for flyvepladsområdet<sup>18</sup>. I de dyreste tilfælde kommer alle 3 revisorer fra EASA. Et sådant værste tilfælde behandles i denne konsekvensanalyse. Den gennemsnitlige indsats pr. inspektionsbesøg er så 5 dage x 8 timer x 3 personer = 120 arbejdstimer.

Da hyppigheden af sådanne besøg pr. år anslås til 0,55, betyder dette (120 x 0,55), at der er behov for **omkring 66 årlige arbejdstimer til agenturets gennemførelse af en standardinspektion hos en enkelt kompetent myndighed over den toårige planlægningsperiode.**

Ifølge forordning nr. 736/2006 skal agenturets flyvepladsrevisorer også medvirke til udvikling og ændring af auditprotokoller og auditspørgeskemaer. Derudover skal de bidrage til udarbejdelse af planer, koordinering af inspektionsbesøg og forberedelse af disse, rapportering af resultater og opfølgning på enhver plan om eventuelle korrigerende foranstaltninger. Det nødvendige antal arbejdstimer, som agenturet skal bruge på standardisering af en kompetent myndighed, anslås derfor i gennemsnit at ligge mindst 3,5 gange højere (dvs. en uge til besøget plus 2,5 ugers skrivebordsarbejde i forbindelse hermed) end de 66 timer, der er nævnt ovenfor.

Derfor er der i gennemsnit behov for  $66 \times 3,5 = 231$  timer om året, når EASA skal standardisere en kompetent myndighed på flyvepladsområdet, omfattende de faktiske besøg og tilknyttet skrivebordsarbejde før og efter besøget.

I agenturets budget (afsnit 1 og 2) for 2008 ligger de samlede personaleudgifter (lønninger + administration, men eksklusive rejser) på omkring 43,8 mio. EUR til gennemsnitligt 338 medarbejdere. 1 FTE i EASA koster derfor omkring 130 000 EUR om året, når der også medregnes midlertidigt ansatte i kategori B, kontraktansatte og medhjælpere. De medarbejdere, der er relevante i forbindelse med denne konsekvensanalyse, består imidlertid mest af midlertidigt ansatte i kategori A. For dem anslås udgifterne til at være 15 % højere (dvs. 150 000 EUR om året). På et år (365 dage) er der 52 lørdage og et tilsvarende antal søndage. Derudover er der omkring 30 feriedage og 16 helligdage. Det resterende antal arbejdsdage bliver således:  $365 - 104 - 30 - 16 = 215$  dage. Afsættes der 5 dage til sygdom og andet fravær, er der 210 dage om året. Antages det, at arbejdstiden er 7,5 arbejdstimer pr. dag, udgør dette 1 575 arbejdstimer om året. Det antages, at omkring 20 % af timerne bruges på rutinearbejde, planlægning, rapportering og andre administrative opgaver, så antallet af "fakturerbare" timer er på omkring 1 260. Udgifterne til en fakturerbar time ligger således ( $150\,000/1\,260$ ) i størrelsesordenen 120 EUR for agenturets medarbejdere (ekskl. generalomkostninger, der kun anvendes på certificeringsaktiviteter, som ikke er relevante i forbindelse med denne konsekvensanalyse). Omkring 25 EUR/time anslås at udgøre rejseudgifter, da standardinspektioner skal dække hele kontinentet inklusive periferien. Så de samlede udgifter til en fakturerbar time anslås i denne konsekvensanalyse til at ligge i størrelsesordenen 145 EUR (inklusive rejseudgifter) for agenturets medarbejdere.

Det kan således konkluderes i dette afsnit og i hele denne konsekvensanalyse, at **1 FTE** for agenturet **antages at repræsentere:**

- En gennemsnitlig udgift på 150 000 EUR om året
- **210 arbejdsdage** og 1 260 fakturerbare timer til en udgift på 120 EUR + 25 EUR i rejseudgifter pr. time.

---

<sup>18</sup> I henhold til artikel 6, stk. 1, i Kommissionens forordning (EF) nr. 736/2006 af 16. maj 2006 om Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs arbejdsmetoder ved standardinspektioner skal agenturets inspektionsgruppe bestå af mindst 3 medlemmer. 1 eller 2 medlemmer kan bistås af medlemsstaterne.

I punkt 2.6.2.4 ovenfor anslås antallet af involverede myndigheder til 46, og derfor vil den årlige udgift for agenturet til standardinspektioner være:

- 231 timer x 46 myndigheder = omkring 10 626 fakturerbare timer om året
- divideret med 1 260 repræsenterer dette **omkring 9 FTE'er i godkendelses- og standardiseringsdirektoratet** (permanent efter overgangen)
- dette antal inspektører kræver **yderligere 1 kontorchef og 1 assistent, så antallet af FTE'er vil være 11**, hvilket fører til (x 150 000 EUR) en samlet anslået udgift for agenturet på omkring 1 650 000 EUR om året.

Standardinspektioner kræver imidlertid også en indsats fra de inspicerede myndigheders side. Det antages, at de i gennemsnit beskæftiger 1 koordinator i hver af de 5 dage, besøget varer (= 37,5 arbejdstimer). Ganges 37,5 med hyppigheden på 0,55, fører det til 21 arbejdstimer om året i hver enkelt myndighed. Selve myndighederne skal dog udfylde spørgeskemaer og fremlægge information. Det antages derfor, at de i gennemsnit skal bruge dobbelt så lang tid = 42 arbejdstimer om året på at få foretaget audit af EASA på flyvepladsområdet. For de 46 myndigheder, der er omfattet af anvendelsesområdet, udgør dette i alt:

- 42 timer x 46 myndigheder = omkring 1 932 arbejdstimer om året
- dvs. omkring 1,5 FTE'er i alt i EU 27 + 4
- hvis det antages at den gennemsnitlige lønudgift ligger på omkring 110 EUR (2006) pr. arbejdstime (0 rejseudgifter, da myndighederne inspiceres i deres egne lokaler) for alle EU 27 + 4 (omfattende de nye tiltrædelseslande), beløber udgifterne til 1 FTE sig til 138 600 EUR = omkring 207 900 EUR om året for samtlige 46 myndigheder.

Ovenstående antagelse om en udgift på omkring 110 EUR/time for myndighederne er begrundet i, at data, som agenturet råder over med henblik på certificering, viser en gennemsnitlig udgift til eksperter i de pågældende myndigheder, der er omkring 9 % lavere end for agenturets medarbejdere. Og de 120 EUR (de udgifter, der antages for agenturet) – 9 % bliver omkring 110 EUR/time.

**Afslutningsvis kan udgifterne ved at udvide agenturets standardinspektioner** til at omfatte flyvepladsområdet anslås som det fremgår af tabel 27 nedenfor, når man husker på, at flyvepladsoperatørerne kun rent undtagelsesvist er direkte involveret i denne aktivitet:

Parameter	For agenturet	I alt for de 46 kompetente myndigheder	For flyvepladsoperatører	I ALT
FTE'er	11	1,5	0	<b>12,5</b>
1 000 EUR	1 650	208	0	<b>1 858</b>

**Tabel 27: Anslåede udgifter til standardinspektioner på flyvepladsområdet**

Da antallet af myndigheder er ens, uanset om løsningsmodel 3A, 3B eller 3C vælges, antages det, at disse udgifter vil være ens.

#### 2.6.4.2 Certificering af flyvepladser

Når det drejer sig om at analysere de økonomiske virkninger af at udvide EASA-grundforordningen til at omfatte certificering af flyvepladser, skal det først bemærkes, at flyvepladser (og deres drift) i dag allerede er underlagt to sæt regler:

- ICAO's bestemmelser indeholdt i bilagene til ICAO-konventionen (hovedsageligt bilag 14) og tilknyttede dokumenter eller tekniske manualer
- national lovgivning om flyvepladssikkerhed, der normalt er opbygget omkring gennemførelse af ovennævnte ICAO-bestemmelser i national ret.

I henhold til den gældende ICAO-standard (dvs. punkt 1.4.1 i del I i bilag 14, der er gældende fra den 27. november 2003) stilles der dog kun krav om, at flyvepladser, der er åbne for international lufttrafik (hvilket i almindelighed forstås som erhvervsmæssig trafik med store flyvemaskiner), skal certificeres. Derudover anbefaler organisationen (punkt 1.4.2 heri), at alle flyvepladser, der er åbne for offentlig brug, certificeres. I EU er alle lufthavne, der er åbne for erhvervsmæssig lufttransport, ifølge forordning (EØF) nr. 2408/1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet også åbne for international trafik. Derudover indebærer den frie bevægelighed for personer inden for EU, at alle flyvepladser, der er åbne for offentlig brug, også er åbne for international almindelig luftfart. Derfor er sondringen mellem "international" og "åben for offentlig brug" i ovennævnte ICAO-bestemmelser muligvis ikke relevant i EU i henhold til allerede vedtaget lovgivning.

Med andre ord indebærer ICAO-bestemmelserne (standard + anbefalet praksis) allerede et krav om, at flyvepladser (og tilknyttede tjenester) skal certificeres. Da "åben for offentlig brug" ikke er defineret af ICAO, og da det ikke er obligatorisk at anvende anbefalingerne, og der endnu ikke findes nogen EU-lovgivning om spørgsmålet, er det for at anslå omkostningerne i forbindelse med agenturets forslag nødvendigt indledningsvis at vurdere, i hvor vid udstrækning ICAO-standard og den anbefalede praksis i øjeblikket er gennemført i EU 27 + 4: dvs. at vurdere, hvor mange flyvepladser der allerede er certificeret (eller efter planen skal certificeres inden længe).

På grundlag af princippet om en proportional analyse vil de oplysninger, der er indsamlet via GASR, blive anvendt, selv om de er ufuldstændige. Navnlig angives antallet af certificerede flyvepladser (eller flyvepladser, der forventes certificeret inden længe), som er anført i punkt 2.3.3.3 ovenfor, i kolonnen yderst til højre i tabel 28 nedenfor. De øvrige kolonner indeholder data fra tabel 21 i ovenstående punkt 2.6.2.1:

Land	FLYVEPLADSER					
	Offentlig	Privat	Fælles civil/militær	Flyveklubber	I ALT	Oplyst som certificeret*
Belgien	7	13	1	0	38	6
Tjek. Rep.	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
Frankrig	345	51	3	13	441	70
Irland	18	9	0	0	27	28
Italien	49	29	9	0	99	50
Letland	3	1	0	0	4	8
Nederlandene	15	0	1	0	25	14
Portugal	28	2	0	0	37	50
Rumænien	18	0	0	0	18	33
Slovakiet	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
Det Forenede Kongerige	72	71	0	0	148	142
<b>I ALT</b>	<b>834</b>	<b>334</b>	<b>29</b>	<b>25</b>	<b>1350</b>	<b>701</b>

\* eller vil blive certificeret inden længe af medlemmer af GASR's arbejdsgruppe.

**Tabel 28: Certificerede flyvepladser i forhold til det samlede antal flyvepladser**

Det fremgår for det første af tabel 28 ovenfor, at 17 lande allerede har certificeret (eller inden længe har til hensigt at certificere) 701 flyvepladser. Medregnes de resterende lande i EU 27 + 4, for hvilke der ikke foreligger nogen data, anslås det, da  $31 = 17 + 80\%$ , at omkring  $701 + 80\% = 1\,260$  flyvepladser allerede er certificeret (eller efter planen vil blive certificeret inden længe) i EU 27 + 4.

Dette tal på 1 260 er væsentligt højere end de 700 flyvepladser, der indgik i løsningsmodel 3A. Derfor må det antages, at den pågældende løsningsmodel ikke vil medføre yderligere omkostninger til flyvepladscertificering for nogen.

Da det i punkt 2.6.2.1 ovenfor skønnes, at 3 000 flyvepladser berøres af løsningsmodel 3B, skal omkring 1 740 (dvs.  $3\,000 - 1\,260$ , der allerede er certificeret) ekstra flyvepladser muligvis certificeres. Disse 1 740 flyvepladser er imidlertid de enkleste af de i alt 3 000 flyvepladser. Indsatsen i forbindelse med certificering af disse (og de efterfølgende årlige tilsyn) kan derfor anslås til gennemsnitligt 2 inspektører fra den kompetente myndighed, der foretager audit på lokaliteten i 2 dage (= 4 arbejdsdage = 30 arbejdstimer). Dette tal kan ganges med 4 for at tage højde for det samlede forberedende og opfølgende arbejde før og efter et inspektionsbesøg svarende til det skrivebordsarbejde, der blev anset for at være nødvendigt i forbindelse med forberedelse og opfølgning af EASA's standardinspektioner. En kompetent myndighed skal således bruge gennemsnitligt  $30 \times 4 = 120$  arbejdstimer på certificering af en flyveplads. For de 1 740 flyvepladser betyder dette  $208\,800$  arbejdstimer = (divideret med 1 260) omkring 165 FTE'er. De sociale aspekter af dette antal drøftes nedenfor i punkt 2.6.7. Ud fra et økonomisk synspunkt antages det, at udgifterne til en FTE i gennemsnit for alle EU 27 + 4 (omfattende de nytiltrådte lande) ligger på 138 600 EUR. **De samlede anslåede udgifter for myndighederne**

som følge af kravet om yderligere certificering af flyvepladser i henhold til løsningsmodel 3B skønnes således at ligge på  $165 \times 138\,600 = 22\,869\,000$  EUR.

For flyvepladsoperatørerne anslås indsatsen at svare til 1 person x 2 dages auditbesøg (dvs. 2 arbejdsdage = 15 timer) plus 3 dage til indsamling og fremsendelse af information til myndigheden: i alt 5 dage = 37,5 timer. Dette giver ganget med 1 740 flyvepladser i alt 65 250 arbejdstimer, dvs. omkring 52 FTE'er. I økonomisk henseende er **udgiften for flyvepladsoperatører pr. år, hvis løsningsmodel 3B vælges, 7 207 200 EUR**, hvis det antages, at udgiften er den samme som for myndighederne, nemlig 138 600 EUR/FTE.

I forbindelse med løsningsmodel 3C er de berørte flyvepladsers (dvs. de 1 500 ekstra flyvepladser i forhold til løsningsmodel 3B) kompleksitet endnu mindre. Det antages derfor, at indsatsen for hver enkelt ekstra flyveplads vil kunne ligge i størrelsesordenen 3/4 af den, der skønnes nødvendig i forbindelse med løsningsmodel 3B, hvilket fører til:

- 90 arbejdstimer pr. flyveplads i den kompetente myndighed
- 28 timer for flyvepladsoperatøren.

For myndighederne i forbindelse med løsningsmodel 3C: 135 000 arbejdstimer ud over de 208 800, der skønnes nødvendige i forbindelse med løsningsmodel 3B, dvs. 343 800 timer i alt, altså omkring 273 FTE'er, hvilket svarer til en anslået udgift på 37 674 000 EUR pr. år.

For flyvepladsoperatørerne vil den anslåede ekstrainsats være på  $28 \times 1\,500 = 42\,000$  arbejdstimer, der skal lægges til de 65 250, der blev anslået i forbindelse med løsningsmodel 3B, hvilket giver i alt 107 250 timer, dvs. omkring 85 FTE'er og 11 730 000 EUR.

**Afslutningsvis skønnes ekstraomkostningerne til flyvepladscertificering ved at udvide agenturets virksomhedsområde** til at omfatte flyvepladsområdet i tabel 29 nedenfor, idet der mindes om, at agenturet ikke selv skal udføre denne aktivitet direkte:

Parameter	For agenturet	I alt for de 46 kompetente myndigheder	For flyvepladsoperatører	I ALT
<b>Løsningsmodel 3A = 700 flyvepladser</b>				
FTE'er	0	0	0	<b>0</b>
1 000 EUR 2006	0	0	0	<b>0</b>
<b>Løsningsmodel 3B = 3 000 flyvepladser</b>				
FTE'er	0	165	52	<b>217</b>
1 000 EUR 2006	0	22 869	7 207	<b>30 076</b>
<b>Løsningsmodel 3B = 4 500 flyvepladser</b>				
FTE'er	0	273	85	<b>358</b>
1 000 EUR 2006	0	37 674	11 730	<b>49 404</b>

**Tabel 29: Anslåede ekstraomkostninger til flyvepladscertificering**

#### 2.6.4.3 Sikkerheds- og kvalitetsstyringssystem

I henhold til den foreslåede lovgivning vil operatørerne af "store" flyvepladser ikke blot blive underlagt certificeringsprocessen, men vil også blive pålagt at implementere et (sikkerheds- og kvalitets-) styringssystem omfattende alle flyvepladsoperatørens interne procedurer som

beskrevet i flyvepladshåndbogen med det formål at gennemføre fortsatte forbedringer baseret på løbende indsamling og analyse af sikkerhedsdata.

Det skal igen bemærkes, at det i punkt 1.5.3 i ICAO-bilag 14 (ændring 8, der finder anvendelse fra den 23. november 2006) kræves, at certificerede flyvepladsoperatører indfører et sikkerhedsstyringssystem, der som minimum:

- a) påviser sikkerhedsrisici
- b) sikrer, at der gennemføres afhjælpende foranstaltninger, der er nødvendige for at opretholde et acceptabelt sikkerhedsniveau
- c) sikrer løbende kontrol med og regelmæssig vurdering af det opnåede sikkerhedsniveau, og
- d) sigter mod at gennemføre løbende forbedringer af det generelle sikkerhedsniveau.

EASA's udtalelse om spørgsmålet omfatter ikke blot ovennævnte ICAO-forskrifter i del B i de foreslåede væsentlige krav, men indeholder et udtrykkeligt krav om, at flyvepladsoperatøren samarbejder med andre relevante organisationer for at sikre, at de væsentlige krav for flyvepladser til stadighed overholdes. Disse organisationer omfatter, men er ikke begrænset til, luftfartøjsoperatører, udbydere af luftfartsnavigationstjenester, ground handling-virksomheder og andre organisationer, hvis aktiviteter kan påvirke flyvesikkerheden.

Med andre ord vil den foreslåede EU-lovgivning medføre en mindre udvidelse af sikkerhedsstyringssystemet for en certificeret operatør af en "stor" flyveplads (dvs. 700 i forbindelse med løsningsmodel 3A) til at omfatte grænseflader med andre virksomheder, hvis aktiviteter kan indvirke på luftfartssikkerheden på eller i nærheden af flyvepladsen. Blandt disse andre virksomheder er luftfartøjsoperatører og udbydere af luftfartsnavigationstjenester allerede i henhold til anden lovgivning forpligtet til at have et sådant styringssystem. For dem vil agenturets forslag derfor ikke indebære nogen ekstra byrde. Derimod vil det berøre de 1 000 ground handling-virksomheder, hvis antal anslås i punkt 2.6.2.3 ovenfor.

Det fremgår imidlertid af Kommissionens retningslinjer for forudgående vurdering af omkostningerne, at såfremt en forpligtelse allerede er pålagt på internationalt plan, skal kun omkostningerne i forbindelse med de ekstra krav, som stilles i den foreslåede EU-lovgivning, tages i betragtning. I dette tilfælde kan kravet om et sikkerhedsstyringssystem således tilskrives ICAO for 95 %'s vedkommende og kun for de resterende 5 %'s vedkommende (dvs. de kontrollerede grænseflader) den foreslåede EU-lovgivning. Det antages således, at dette for de 700 lufthavne, der er omfattet af løsningsmodel 3A, udgør en ekstraomkostning på omkring 5 % i forhold til deres nuværende omkostninger til sikkerheds- og kvalitetsstyring. Antages det, at der i gennemsnit vil kunne anvendes 3 FTE'er til et sikkerheds- og kvalitetsstyringssystem pr. flyvepladsoperatør, udgør denne ekstrainsats for hver flyveplads 0,15 FTE'er, dvs. omkring 190 arbejdstimer svarende til 20 790 EUR om året. **For de 700 berørte flyvepladser svarer dette til omkring 105 FTE'er og dermed omkring 14 553 000 EUR om året.**

Det antages, at de 1 000 **ground handling-virksomheder** skal yde en tilsvarende indsats (dvs. omkring 100 FTE'er) for at opfylde de samme krav. For dem er udgifterne til arbejdskraft 10 % lavere end antaget for flyvepladsoperatører (dvs. 124 740 EUR/FTE), hvilket svarer til en samlet udgift på **12 474 000 EUR om året**. Der forventes ingen ekstraomkostninger i denne forbindelse hverken for de kompetente myndigheder eller for agenturet.



I de væsentlige krav, der er knyttet til EASA's udtalelse om spørgsmålet, foreslås det dog, at dette krav om et sikkerheds- og kvalitetsstyringssystem lettes for flyvepladser, hvor der ikke foregår erhvervsmæssig ruteflyvning. De berørte aktører tilsluttede sig i vid udstrækning disse adskillelseskriterier, som det fremgår af tabel 30 nedenfor:

Adskillelsesparameter	Aktørernes reaktion	Agenturets holdning
Der er behov for over 5 personer til at udføre flyvepladsoperationer	Støttes ikke	Ikke behandlet
Åben under instrumentvejrforhold eller om natten	Mange aktører var enige i, at IFR-operationer er mere komplekse end VFR-operationer	Foreslået som segregeringsparameter i udtalelsen, da rutetraфик sker på IFR-vilkår.
Mindst 50 000 bevægelser pr. år	Aktørerne bemærkede, at luftfartøjets størrelse er endnu vigtigere end frekvensen, da antallet af havarier er meget lavt, mens et enkelt havari af et stort passagerluftfartøj kan medføre omkring 100 dødsfald	Agenturet foreslår derfor, at tilstedeværelsen af erhvervsmæssige ruteflyvninger (der omfatter hyppig chartertrafik) anvendes som et adskillelsesparameter. Dette omfatter ikke taxiflyvning, der kan drives ved hjælp af små luftfartøjer.
Maksimal startmasse > 10 t eller godkendt sædekonfiguration til 19 passagerer eller derover		Dette kriterium er endnu ikke nødvendigt. Det kan anvendes i fremtiden, muligvis med henvisning til 5,7 t maksimal startmasse <sup>19</sup> .

**Tabel 30: Adskillelseskriterier**

Dette betyder, at de ekstra 2 300 (dvs. 3 000 – 700 omfattet af løsningsmodel 3A) flyvepladser omfattet af løsningsmodel 3B efter agenturets mening vil undgå omkostningerne til et formelt sikkerheds- og kvalitetsstyringssystem og den tilknyttede håndbog. I punkt 2.6.4.2 umiddelbart ovenfor anslås det, at omkring 1 260 flyvepladser allerede er certificeret (eller er ved at blive certificeret) i EU 27 + 4 i overensstemmelse med ICAO's krav: De er således forpligtede til allerede nu at have et fuldstændigt sikkerhedsstyringssystem. Da agenturets forslag begrænser denne forpligtelse til blot 700 lufthavne (dvs. i overensstemmelse med ICAO's standard, men uden at den ikke-obligatoriske anbefalede praksis anvendes), skal det bemærkes, at byrden for 560 (dvs. 1 260 – 700) flyvepladser omfattet af løsningsmodel 3B lettes. For sådanne mellemstore/små flyvepladser anslås den sparede sikkerheds- og kvalitetsstyringsindsats til blot 0,5 FTE, hvilket svarer til 630 arbejdstimer om året og 69 300 EUR (2006) om året.

Derfor vil løsningsmodel 3B, der fritager 560 flyvepladsoperatører for denne udgift, gøre det muligt at spare 280 FTE'er svarende til 38 808 000 EUR om året. Med samme løsningsmodel antages det, at der ikke vil være nogen ground handling-virksomheder af betydning, da disse flyvepladser betjener langt under 1 mio. passagerer om året. Denne fordel vil dog blive udlignet af de 105 FTE'er for flyvepladsoperatørerne og 14 553 000 EUR om året, der allerede er beregnet, da løsningsmodel 3B omfatter de 700 lufthavne, der er omfattet af løsningsmodel 3A.

<sup>19</sup> Tærskel defineret i kapitel 1 i ICAO's bilag 6 og anvendt i kapitel 4, del II og i titlen på del III i bilag 8 samt i standard 2.6.2 i bilag 14. Den samme tærskel er offentliggjort af agenturet i dets "CS-definitioner" og anvendes til at skelne mellem store og små flyvemaskiner i forbindelse med luftdygtighed.

Det kan konkluderes, at **nettobesparelsen i forbindelse med løsningsmodel 3B for flyvepladsoperatørerne vil være:**

- $+105 - 280 = -175$  FTE'er
- $14\ 553 - 38\ 808 = -24\ 255\ 000$  EUR om året.

For ground handling-virksomheder vil virkningerne være som anslået i forbindelse med løsningsmodel 3A.

I forbindelse med løsningsmodel C er spørgsmålet neutralt for de ekstra 1 500 flyvepladser, da sikkerheds- og kvalitetsstyringssystemet ikke er indført på disse små flyvepladser, og det er heller ikke realistisk, at det vil ske. Så nettoresultatet vil fortsat være som det, der allerede er anslået for løsningsmodel 3B.

**Det må konkluderes, at de ekstra (eller reducerede) omkostninger til formel sikkerheds- og kvalitetsstyring for flyvepladser i forbindelse med de væsentlige krav foreslået af agenturet kan anslås, som det fremgår af tabel 31 nedenfor:**

Parameter	For agentur og myndigheder	For flyvepladsoperatører	For ground handling-virksomheder	I ALT
<b>Løsningsmodel 3A = 700 flyvepladser</b>				
FTE'er	0	105	100	<b>205</b>
1 000 EUR 2006	0	14 553	12 474	<b>27 027</b>
<b>Løsningsmodel 3B = 3 000 flyvepladser</b>				
FTE'er	0	- 175	100	<b>- 75</b>
1 000 EUR 2006	0	- 24 255	12 474	<b>- 11 781</b>
<b>Løsningsmodel 3B = 4 500 flyvepladser</b>				
FTE'er	0	- 175	100	<b>- 75</b>
1 000 EUR 2006	0	- 24 255	12 474	<b>- 11 781</b>

**Tabel 31: Anslåede ekstra (eller reducerede) omkostninger til et sikkerheds- og kvalitetsstyringssystem**

#### 2.6.4.4 Omkostninger til skader under kørsel og parkering

Der findes ikke på nuværende tidspunkt nogen pålidelige redskaber til at foretage en nøjagtig vurdering af de kvantitative sikkerhedsvirkninger af nye lovgivningsforanstaltninger. Så det er meget vanskeligt at udarbejde præcise økonomiske skøn i tilknytning hertil.

I punkt 2.6.3 ovenfor konkluderede vi, at alle tre løsningsmodeller havde en positiv sikkerhedsvirkning, hvor løsningsmodel 3C var næsten dobbelt så god som 3A, og 3B tre gange bedre end 3A. I punkt 2.3.1.9 konkluderede vi endvidere, at omkostningerne i tilknytning til flyvehavarier og -hændelser, der skyldes flyvepladsfaktorer (infrastruktur, udstyr, operationer) i EU 27 + 4, ligger på omkring 1,246 mia. EUR om året (i 2006-tal).

Det antages derfor, at de økonomiske virkninger af løsningsmodel 3A ikke kan anslås til nul, eftersom den fører til sikkerhedsfordele. På den anden side svarer et meget forsigtigt skøn til kun 1 %, hvilket betyder, at fordelen i forbindelse med undgåede skader er på 11 640 000 EUR (2006) om året.

Da løsningsmodel 3C vurderes at være dobbelt så god i sikkerhedsmæssig henseende, anslås der at være en fordel på 2 %, hvilket, selv om det stadig er et meget forsigtigt skøn, svarer til 23 280 000 EUR (2006) om året i undgåede omkostninger.

Endelig skønnes fordelen i tilknytning til løsningsmodel 3B, der er 3 gange så god som 3A, at svare til  $11\,640 \times 3 = 34\,920\,000$  EUR om året.

#### 2.6.4.5 Fælles regler

Det nye forslag til lovgivning kan anses for at udgøre retsgrundlaget for en fælles gennemførelse af ICAO's bestemmelser i national ret for EU 27 + 4, som træder i stedet for den nationale lovgivning inden for denne sektor. Dette vil hovedsageligt ske via vedtagelse af fælles gennemførelsesbestemmelser og fællesskabsspecifikationer efter behov.

Antallet af FTE'er til standardisering er allerede blevet beregnet ovenfor i punkt 2.6.4.1, og det antages således, at EASA har behov for 6 FTE'er (1 leder + 4 administratorer + 1 assistent) til regelfastsættelse inden for flyvepladsområdet. Yderligere 2 FTE'er anses for at være nødvendige til at underbygge regelfastsættelse med tilstrækkelige analyser af flyvesikkerhedsdata og med forskning i sikkerhed.

**Agenturets samlede ekstrainsats** (ud over det, der skønnes nødvendigt til standardisering i punkt 2.6.4.1 ovenfor) **antages således at svare til 8 FTE'er = 1 200 000 EUR om året.**

I punkt 2.3.3.3 ovenfor skønnes det imidlertid, at 99 FTE'er i dag beskæftiger sig med regelfastsættelse i EU 27 + 4. En centralisering af regelfastsættelsen vil efter agenturets mening frigøre:

- omkring 30 % af de pågældende ressourcer i forbindelse med løsningsmodel 3A, da mange flyvepladser i dette tilfælde fortsat vil være underlagt nationale bestemmelser. Besparelsen er på omkring 30 FTE'er og dermed 4 158 000 EUR om året
- omkring 60 % af ressourcerne i tilknytning til løsningsmodel 3B, der omfatter alle flyvepladser, der er åbne for offentlig brug: dvs. en besparelse på 60 FTE'er svarende til 8 316 000 EUR om året. Der vil fortsat være behov for omkring 40 FTE'er i landene, som skal udarbejde sikkerhedsbestemmelser for flyvepladser, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet for EU-lovgivningen, eller gennemførelsesbestemmelser på

nationalt plan for flyvepladsomgivelserne. En del af indsatsen kan også gå ud på at bidrage til regelfastsættelsen i det EASA-system, de tilhører

- endelig kan der i tilknytning til løsningsmodel 3C spares 70 % (dvs. 70 FTE'er = 9 702 000 EUR om året). Selv i dette tilfælde antages det, at der fortsat er behov for omkring 1 FTE pr. land, så man kan bidrage til udviklingen af fælles regler.

Der forventes ingen ekstraomkostninger for flyvepladsoperatørerne, men centraliseringen af regelfastsættelsen kan også for dem medføre en lille økonomisk fordel, som vi ikke har forsøgt at vurdere her (dvs. deltagelse i processen via sammenslutninger på kontinentalt plan og kun have kontakt med en regelfastsættelsesmyndighed og kun anvende et sæt regler). Luftfartsoperatørerne kan opnå den samme lille fordel (dvs. et sæt regler for alle flyvepladser, der er åbne for offentlig brug i EU 27 + 4).

**Afslutningsvis kan det konkluderes, at centralisering af regelfastsættelsen vil føre til en besparelse på 4 158 000 (løsningsmodel 3A), 8 316 000 (3B) eller 9 702 000 EUR (3C) på nationalt plan mod ekstraomkostninger for agenturet på 1 200 000 EUR. Under alle omstændigheder vil der være en fordel for EU.**

#### 2.6.4.6 Kompetenceplan for flyvepladsmedarbejdere

De sikkerhedsfordele, der er vurderet ovenfor, vil også stamme fra bedre og bedre gennemførte kompetenceplaner for de medarbejdere, hvis aktiviteter kan berøre luftfartssikkerheden på eller i nærheden af flyvepladser.

I forbindelse med **løsningsmodel 3A** antages det, at der gennemsnitligt er tale om 70 mennesker i hver af de involverede 700 lufthavne (herunder ground handling-medarbejdere). Ud af disse 700 lufthavne har kun 160 over 1 mio. passagerer om året, som det fremgik af punkt 2.6.2.3 ovenfor. I disse lufthavne kan der være tale om hundredvis af ansatte. For eksempel forvalter Aéroport de Paris 14 flyvepladser med omkring 10 000 ansatte (dvs. omkring 700 mennesker pr. flyveplads, dog inklusive ansatte på jorden og inden for serviceydelser, der ikke umiddelbart berører luftfartssikkerheden). For de øvrige 540 flyvepladser antages det dog, at antallet af sikkerhedsrelaterede medarbejdere ikke behøver at overstige 50 enheder. Det antages derfor, at den ekstra indsats i forbindelse med deres uddannelse i gennemsnit vil ligge på 1 dag pr. år/person =  $70 \times 700 \times 1 = 49\,000$  dage om året = 367 500 arbejdstimer (290 FTE'er). Så de samlede omkostninger for dem vil ligge på omkring  $124\,740 \text{ EUR} \times 290 \text{ FTE'er} = \mathbf{36\,175\,000 \text{ EUR (2006) om året.}}$

I forbindelse med **løsningsmodel 3B** er gennemsnitsstørrelsen på de ekstra flyvepladsorganisationer meget mindre, så det antages, at det gennemsnitlige antal ansatte pr. ekstra flyveplads er på 10. Dette giver for 2 300 (dvs. 3 000 - 700, der allerede er taget i betragtning i forbindelse med løsningsmodel 3A) flyvepladser, hvis den samme tankegang som ovenfor følges,  $10 \text{ mennesker} \times 2\,300 \text{ flyvepladser} \times 1 \text{ dag} = 23\,000$  dage i alt svarende til 172 500 årlige timers (dvs. 137 FTE'er) modtaget uddannelse, hvilket repræsenterer en omkostning på 17 089 000 EUR om året. Der er tale om ekstraomkostninger i forhold til løsningsmodel 3A, hvorfor omkostningerne i forbindelse med løsningsmodel 3B anslås til  $36\,175\,000 + 17\,089\,000 = \mathbf{53\,264\,000 \text{ EUR om året.}}$

De meget små flyvepladser er omfattet af **løsningsmodel 3C**, så det antages, at der kun er 3 mennesker pr. ekstra flyveplads (i 1 500 af dem), hvilket svarer til 4 500 ansatte, 33 750 årlige

timers (omkring 27 FTE'er) modtaget uddannelse og 3 368 000 om året mere i forhold til løsningsmodel 3B. Dette giver  $53\,264\,000 + 3\,368\,000 = 56\,632\,000$  EUR i samlede årlige omkostninger.

#### 2.6.4.7 Tekniske forskrifter i fællesskabsspecifikationerne

Hvis størstedelen af de detaljerede tekniske forskrifter overføres til fællesskabsspecifikationerne, vil det også medføre økonomiske fordele som f.eks.:

- forenklet (og derfor billigere) procedure for vedtagelse og forvaltning
- mulighed for at uddelegere udarbejdelsen af frivillige standarder til industrien, hvilket betyder færre udgifter for skatteyderne
- hurtigere ændring som følge af udviklingen i teknologien og dermed færre hindringer for markedsadgang for nye produkter
- større fleksibilitet i certificeringsprocessen og dermed nedbringelse af det antal arbejdstimer, der bruges på forhandlingerne mellem den regelfastsættende myndighed og den regulerede enhed.

Det er imidlertid meget vanskeligt at vurdere størrelsen af disse fordele på en enkel måde. Anvendelse af økonomiske modeller anses på den anden side for at være ude af proportioner. Derfor har vi ikke vurderet størrelsen af disse økonomiske virkninger i denne konsekvensanalyse.

#### 2.6.4.8 Sammendrag af de økonomiske virkninger

Nedenstående tabel 32 er udarbejdet på grundlag af konklusionerne i ovenstående punkt 2.6.4.1 til 2.6.4.7 for at sammenligne de økonomiske virkninger af de tre løsningsmodeller for EU-lovgivningens anvendelsesområde:

Anslåede udgifter i tilknytning til EU-lovgivningens anvendelsesområde	Tusinde EUR (2006) om året		
	3A	3B	3C
<b>Antal flyvepladser</b>	<b>700</b>	<b>3000</b>	<b>4500</b>
Udvidelse af standardinspektioner	1 858	1 858	1 858
Flyvepladser i grundforordningen (dvs. certificering)	0	30 076	49 404
Styringssystem indført af store flyvepladsoperatører	27 027	-11 781	-11 781
Omkostninger til skader under kørsel og parkering	- 11 640	- 34 920	- 23 280
Vedtagelse af fælles gennemførelsesbestemmelser	- 4 158	- 8 316	- 9 702
Kompetenceplaner for flyvepladsmedarbejdere	36 175	53 264	56 632
Medarbejdere i agenturet, som skal varetage regelfastsættelse og sikkerhedsanalyse	Allerede beregnet ovenfor		
Medarbejdere i de kompetente myndigheder, der beskæftiger sig med certificering og tilsyn			
Tekniske forskrifter i fællesskabsspecifikationerne	Ikke beregnet		
<b>I ALT</b>	<b>49 262</b>	<b>30 181</b>	<b>63 131</b>

**Tabel 32: Sammendrag af de økonomiske virkninger af EU-lovgivningens anvendelsesområde**

Det fremgår af denne tabel, at løsningsmodel 3C vil være den dyreste, mens 3B er den billigste.

De økonomiske data i tabel 32 ovenfor omsættes dernæst til point i nedenstående tabel 33:

Resultatindikatorer for de økonomiske virkninger af EU-lovgivningens anvendelsesområde	Løsningsmodellernes point		
	3A	3B	3C
<b>Antal flyvepladser</b>	<b>700</b>	<b>3 000</b>	<b>4 500</b>
Udvidelse af standardinspektioner	- 3	- 3	- 3
Flyvepladser i grundforordningen (dvs. certificering)	0	- 2	- 3
Styringssystem indført af store flyvepladsoperatører	- 2	2	2
Omkostninger til skader under kørsel og parkering	1	3	2
Vedtagelse af fælles gennemførelsesbestemmelser	1	2	3
Kompetenceplaner for flyvepladsmedarbejdere	- 1	- 2	- 3
Medarbejdere i agenturet, som skal varetage regelfastsættelse, standardisering og sikkerhedsanalyse	0	0	0
Medarbejdere i de kompetente myndigheder, der beskæftiger sig med certificering og tilsyn	0	0	0
Tekniske forskrifter i fællesskabsspecifikationerne	0	0	0
<b>I ALT</b>	<b>- 5</b>	<b>0</b>	<b>- 2</b>
<b>VÆGTET TOTAL (Point x 2 for økonomisk virkning)</b>	<b>- 10</b>	<b>0</b>	<b>- 4</b>

**Tabel 33: Point for de økonomiske virkninger af EU-lovgivningens anvendelsesområde**

### 2.6.5 Miljøvirkninger

Der er intet i det behandlede lovforslag, der sigter mod at øge trafikken, bygge ny infrastruktur eller slække på miljøkravene. Virkningen af hver af de tre løsningsmodeller må anses for at være neutral i miljømæssig henseende.

### 2.6.6 Sociale virkninger

De tre vigtigste virkninger, der kan forventes, når forslaget om at udvide EASA's kompetenceområde til at omfatte flyvepladser er vedtaget:

- Den systematiske høring af de berørte aktører, der er en integrerende del af EASA's system, vil øjeblikkeligt blive udvidet til at gælde flyvepladsområdet begyndende med en inddragelse af de repræsentative organer i Det Rådgivende Udvalg vedrørende Sikkerhedsstandarder (SSCC) og fortsættende ikke blot med ekspertgrupper, men også med offentlige høringer via NPA'er. Dette vil generelt ikke blot bidrage til at udvikle bedre regler, men også til at øge solidariteten mellem de berørte borgere og vil udgøre et meget solidt grundlag for at forsvare de europæiske holdninger på verdensplan.
- Kompetencen hos de medarbejdere, der udfører opgaver, der vil kunne berøre luftfartssikkerheden på eller i nærheden af flyvepladser, vil blive forbedret, idet størstedelen af de samlede udgifter, der er anslået i punkt 2.6.4.8 ovenfor for hver af de tre løsningsmodeller, rent faktisk er afsat til at forbedre medarbejdernes faglige kompetence. For løsningsmodel 3B er den økonomiske værdi af øget uddannelse og bedre kvalifikationer endnu større end de samlede udgifter (som følge af besparelser andre steder), så i social henseende vil forslaget forbedre kvaliteten af beskæftigelsen i EU 27 + 4 samt EU-systemets konkurrenceevne.
- Endelig vil den foreslåede centralisering af regelfastsættelsen føre til en frigørelse af nogle FTE'er, der i øjeblikket beskæftiger sig med denne opgave i EU 27 + 4, men dette er det eneste sted, hvor der vil være behov for færre medarbejdere. I de forskellige

afsnit i den tidligere økonomiske analyse skønnes det derimod, at der er behov for yderligere FTE'er. Dette er sammenfattet i tabel 34 nedenfor:

<b>FTE'er</b>	<b>Agen- tur</b>	<b>Myndig- heder</b>	<b>Flyveplads operatører</b>	<b>Ground handling- virksomheder</b>	<b>I ALT</b>
<b>Løsningsmodel 3A = 700 flyvepladser</b>					
Standardisering	11	2	0	0	<b>13</b>
Certificering	0	0	0	0	<b>0</b>
(Sikkerheds- og kvalitets)styringssystem	0	0	105	100	<b>205</b>
Fælles regler	8	- 30	0	0	<b>- 22</b>
Medarbejdernes kompetence	0	0	145	145	<b>290</b>
<b>I ALT</b>	19	- 28	250	245	<b>486</b>
<b>Løsningsmodel 3B = 3 000 flyvepladser</b>					
Standardisering	11	2	0	0	<b>13</b>
Certificering	0	165	52	0	<b>217</b>
(Sikkerheds- og kvalitets)styringssystem	0	0	- 175	100	<b>- 75</b>
Fælles regler	8	- 60	0	0	<b>- 52</b>
Medarbejdernes kompetence	0	0	282	145	<b>427</b>
<b>I ALT</b>	19	107	159	245	<b>530</b>
<b>Løsningsmodel 3B = 4 500 flyvepladser</b>					
Standardisering	11	2	0	0	<b>13</b>
Certificering	0	273	85	0	<b>358</b>
(Sikkerheds- og kvalitets)styringssystem	0	0	- 175	100	<b>- 75</b>
Fælles regler	8	- 70	0	0	<b>- 62</b>
Medarbejdernes kompetence	0	0	309	145	<b>354</b>
<b>I ALT</b>	19	205	219	245	<b>688</b>

**Tabel 34: Nye arbejdspladser (FTE'er)**

Det fremgår af ovenstående tabel 34, at løsningsmodel 3C vil kunne skabe omkring 700 arbejdspladser inden for det højt kvalificerede område luftfartssikkerhed. Løsningsmodel 3A vil kunne skabe omkring 480 arbejdspladser, men omkring 30 personer i myndighederne skal overføres til andre opgaver. Endelig vil løsningsmodel 3B kun skabe lidt over 500 nye arbejdspladser, men der vil ses stigninger i den krævede arbejdsstyrke i alle segmenter af de involverede enheder, dog 4 gange flere i den private sektor end i den offentlige sektor. Agenturets medarbejdere vil blive forøget med under 20 personer i forbindelse med alle løsningsmodeller.

Ovenstående betragtninger omsættes til point for de gældende resultatindikatorer, som det fremgår af tabel 35 nedenfor:

Resultatindikatorer, der er relevante for de sociale virkninger af EU-lovgivningens anvendelsesområde	Løsningsmodellernes point		
	3A	3B	3C
Udvidelse af standardinspektioner	1	1	1
Styringssystem indført af store flyvepladsoperatører	2	- 1	- 1
Flyvepladser i grundforordningen (dvs. certificering)	0	2	2
Vedtagelse af gennemførelsesbestemmelser	- 1	- 2	- 2
Kompetenceplaner for flyvepladsmedarbejdere	1	3	2
<b>I ALT</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>VÆGTET TOTAL (Point x 2 for social virkning)</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>4</b>

**Tabel 35: Point for social virkning i tilknytning til forslagens anvendelsesområde**

*2.6.7 Virkninger på andre luftfartskrav, der ligger uden for det nuværende EASA-anvendelsesområde*

I agenturets udtalelse om regulering af flyvepladssikkerhed og -interoperabilitet tages der fuldt ud hensyn til de såkaldte "EU-OPS", den første udvidelse af EASA (dvs. til flyveoperationer, certificering af flyvebesætninger og sikkerhed i forbindelse med tredjelands operatører) og den eksisterende lovgivning om "et fælles europæisk luftrum". Der er ikke fremsat forslag til modstridende væsentlige krav.

Derudover har agenturet allerede tilkendegivet, at man vil undgå at kopiere gennemførelsesbestemmelser og/eller regelfastsættelsesprocesser vedrørende radiokommunikation, meteorologi, navigations- eller overvågningssystemer, der eventuelt allerede er fastlagt inden for et fælles europæisk luftrum.

Alle tre løsningsmodeller vil derfor være neutrale i denne henseende.

*2.6.8 Multikriterieanalyse og anbefalet løsningsmodel*

På grundlag af den metodologi, der er beskrevet i punkt 2.1.2, og de point, der er tildelt i punkt 2.6.3 til 2.6.7, kan følgende matrice for multikriterieanalyse opstilles:

Vægtede point for løsningsmodellerne for EU-lovgivningens anvendelsesområde		3A	3B	3C
Antal omfattede flyvepladser		700	3 000	4 500
Virkningsområde	Vægt			
Sikkerhedsområdet	3	18	57	30
Det økonomiske område	2	- 10	0	- 4
Miljøområdet	3	0	0	0
Det sociale område	2	6	6	4
På andre luftfartsregler	1	0	0	0
<b>VÆGTET TOTAL</b>		<b>14</b>	<b>63</b>	<b>30</b>

**Tabel 36: Multikriterieanalyse af forslagens anvendelsesområde**



Det fremgår af denne tabel, at løsningsmodel 3B får omkring dobbelt så mange point som løsningsmodel 3C og endnu flere i forhold til løsningsmodel 3A. Følgende gør sig navnlig gældende for løsningsmodel 3B:

- Den får næsten dobbelt så mange point i sikkerhedsmæssig henseende som de øvrige løsningsmodeller.
- Det er den billigste løsningsmodel, som fører til en samlet årlig udgift på omkring 30 mio. EUR (2006) om året for aktører på luftfartsområdet i EU 27 + 4, heraf under 2,850 mio. EUR til nye (19) medarbejdere i agenturet.
- Den vil kunne skabe omkring 500 nye kvalificerede stillinger i alt: omkring 100 i myndighederne og resten hos flyvepladsoperatører og ground handling-virksomheder.

Derfor har agenturet medtaget løsningsmodel 3B i sin udtalelse: dvs. alle flyvepladser, der er åbne for offentlig brug, underlagt fælles EU-regler. 90 % af de 20 nationale myndigheder, der har deltaget i høringen, har ligeledes støttet dette forslag, som det fremgår af tabel 37 nedenfor:

<b>FÆLLESSKABSLOVGIVNINGENS ANVENDELSESOMRÅDE</b>			
<b>i henhold til luftfartsmyndighedernes svar på spørgsmål 3 i NPA</b>			
<b>Flyvepladser, der er ÅBNE for OFFENTLIG BRUG</b>			<b>Kun LUFTHAVNE, der er åbne for ERHVERVSMÆSSIG rutetraфик</b>
<b>+ alle andre, selv om de ikke er åbne for offentlig brug</b>	<b>+ særlige tilfælde (f.eks. flyveinstruktion)</b>	<b>Kun</b>	
Belgien	Nederlandene	Østrig	Tyskland (BMVBS ifølge en reaktion på CRD)
		Danmark	
Den Tjek. Rep.	Rumænien	Frankrig	
		Grækenland	Italien (ifølge en reaktion på CRD)
Finland	Spanien	Island	
		Irland	
Norge	Sverige	Slovak. Rep	
		Slovenien	
	Det Forenede Kongerige	Schweiz	
<b>4</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>2</b>
<b>18</b>			

**Tabel 37: De kompetente myndigheders støtte til, at flyvepladser, der er åbne for offentlig brug, indgår i fællesskabslovgivningens anvendelsesområde**

## **2.7 Analyse af virkningerne af regler og gennemførelsesforanstaltninger for flyvepladsudstyr**

### *2.7.1 Alternative løsningsmodeller*

Følgende alternative løsningsmodeller for flyvepladsudstyr blev identificeret i punkt 2.5.2 ovenfor:

- 4A): flyvepladsudstyr ikke reguleret på EU-plan
- 4B): fælles EU-regler (f.eks. ETSO-godkendelse) for "ikke-standard"-udstyr, gennemført via fabrikantens overensstemmelseserklæring og flyvepladsoperatørens

verifikationserklæring (sidstnævnte vedrørende integration og egnethed til brug på stedet)

- 4C): som 4B, men der kræves ingen verifikationserklæring, da den udgør en del af flyvepladsens certificeringsproces.

## 2.7.2 Målgruppe og antal berørte enheder

### 2.7.2.1 Kompetente myndigheder

Alle de 46 kompetente myndigheder (anslået i punkt 2.6.2.4 ovenfor) plus agenturet vil blive berørt af løsningsmodel 4B og 4C ovenfor. Da de kompetente myndigheder vil være ansvarlige selv uden for fællesskabslovgivningens anvendelsesområde, vil de under alle omstændigheder forblive ansvarlige for kontrollen med flyvepladsudstyrets sikkerhed, selv når der ikke findes fælles EU-regler (dvs. løsningsmodel 4A).

### 2.7.2.2 Flyvepladser

Flyvepladsudstyr såsom visuelle og radiobaserede navigationshjælpemidler, detekteringssystemer og generelt alt andet udstyr er omhandlet i nogle af ICAO's bilag<sup>20</sup>, men det vil være unfair at kræve, at ejere eller operatører af flyvepladser skal være ansvarlige for teknologier, som ligger uden for deres særlige kompetence. Derudover er noget af dette udstyr måske allerede omfattet af rammeforordningen for et fælles europæisk luftrum<sup>21</sup>, navnlig interoperabilitetsforordningen<sup>22</sup>. Agenturet bemærker ligeledes, at en del af det jordbaserede hjælpeudstyr allerede er standardiseret af europæiske standardiseringsorganisationer<sup>23</sup>. I forbindelse med løsningsmodel 4A vil der derfor ikke være nogen yderligere specifikke EU-regler for flyvepladsudstyr. Men der vil være væsentlige krav og tilknyttede gennemførelsesbestemmelser samt fællesskabsspecifikationer for flyvepladser. Da disse fælles regler i vid udstrækning vil være baseret på ICAO-bilag 14, sådan som næsten alle de berørte aktører har anmodet om, vil de højst sandsynligt også omfatte nogle aspekter af flyvepladsudstyr (f.eks. eftergivelighed, typen og antallet af visuelle hjælpemidler, strømforsyning til oplyste visuelle hjælpemidler, brandslukningskøretøjernes ydeevne osv.). Kontrol med sådant udstyr vil, når den er gennemført, udgøre en integrerende del af flyvepladscertificeringsprocessen.

Derfor skal **alle flyvepladser, der er omfattet af EU-lovgivningens anvendelsesområde (dvs. 3 000 i forbindelse med løsningsmodel 3B anbefalet i punkt 2.6.9 ovenfor), selv hvis løsningsmodel 4A vælges (dvs. ingen yderligere ETSO-godkendelser eller andre regler for flyvepladsudstyr, ingen inddragelse af virksomheder, der konstruerer og producerer dette udstyr), opfylde nogle krav i tilknytning til visse aspekter af det installerede flyvepladsudstyr.**

Agenturet gav dog udtryk for den holdning, at der af hensyn til luftfartssikkerheden skal fastsættes mindstekrav for ydeevnen for flyvepladsudstyr i gennemførelsesbestemmelserne eller fællesskabsspecifikationerne, således at industrien får det generelle ansvar for

---

<sup>20</sup> F.eks. bilag 3 Meteorological Services for international air navigation (Meteorologisk tjeneste for international flyvning), bilag 10 Aeronautical Telecommunications (Aeronautisk telekommunikation) og bilag 14 Aerodromes (Flyvepladser)

<sup>21</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1).

<sup>22</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 26-42).

<sup>23</sup> Navnlig af Den Europæiske Standardiseringsorganisation (CEN). CENELEC og ETSI er imidlertid også europæiske standardiseringsorganisationer. Yderligere oplysninger kan hentes på adressen [http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/standardization/harmstds/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/standardization/harmstds/index_en.html)

standardisering og overensstemmelsesvurdering af det fremstillede flyvepladsudstyr, da dette sker inden for rammerne af den "nye metode"<sup>24</sup>. Dette vil indebære muligheden for at udstede ETSO-godkendelser (European Technical Standard Orders) som acceptable måder til udvisning af overholdelse (AMC), når det skønnes nødvendigt af sikkerhedshensyn, som det allerede er tilfældet med "ikke-standard"-luftfartøjsdele, idet sidstnævnte allerede er omfattet af anvendelsesområdet for grundforordningen.

**Så selv i forbindelse med løsningsmodellerne 4B og 4C vil alle de omfattede 3 000 flyvepladser potentielt blive berørt.**

#### 2.7.2.3 Flyvepladsoperatører

Alle operatører af disse 3 000 flyvepladser vil ligeledes blive berørt. Der er imidlertid tilfælde, hvor et selskab driver mere end en flyveplads (som f.eks. AENA, der driver tæt på 50 flyvepladser). Fra oplysninger, der er tilgængelige på internettet (hovedsageligt medlemskab af ACI Europe), har vi udledt nogle data om operatører af flere flyvepladser, som præsenteres i tabel 38 nedenfor:

---

<sup>24</sup> Omkring 25 direktiver er siden 1987 blevet vedtaget på grundlag af den "nye metode", der stammer fra Rådets resolution af 7.5.1985 en ny metode i forbindelse med teknisk harmonisering og standarder, Rådets resolution af 21.12.1989 om en global metode for overensstemmelsesvurdering, der beskriver de ledende principper for denne vurdering, og Rådets afgørelse 93/465/EF om procedurerne for overensstemmelsesvurdering.

Enhed	Websted	Hovedsæde	Antal flyvepladser, der drives			
			I hjemlandet	I EU 27 + 4	Uden for EU 27 + 4	I ALT
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
Københavns lufthavne	www.cph.dk	DK	2	0	0	2
CSL – Tjekkisk luft-havnsadministration		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.manaipor.co.uk	UK	4	0	0	4
Transportministeriet		CY	2	0	0	2
Transport- og kommunikationsministeriet		GR	38	0	0	38
Transportministeriet		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 Aut.	www.airportbratislava.sk	SK	5	0	0	5
Soc. Eser. Aeroport.	www.sea-aeroportmilano.it	IT	2	0	0	2
Svenska Regionala Flygplatser förbundet	www.flygplatser.nu	SW	34	0	0	34
TBI plc		UK	3	0	0	3
<b>23</b>	<b>DELSUM</b>		<b>276</b>	<b>3</b>	<b>15</b>	<b>294</b>
	<b>I ALT</b>		<b>279</b>			

**Tabel 38: Operatører af flere flyvepladser**

Dataene i tabellen ovenfor er måske ikke fuldstændige eller helt nøjagtige, så det antages, at der i EU 27 + 4 er **omkring 25 enheder, der driver mere end en flyveplads, og at det samlede antal flyvepladser er på omkring 275.**

Det skønnes derfor, at **antallet af berørte operatører vil ligge i størrelsesordenen** (3 000 - 275 + 25) **2 750**, hvis denne omstændighed tages i betragtning. Dette gælder for alle tre løsningsmodeller 4A, 4B og 4C.

#### 2.7.2.4 Ground handling-virksomheder på flyvepladser

I bilaget til Rådets direktiv om ground handling opstilles en fortegnelse over ydelser henhørende under denne kategori. Nogle af disse ydelser gør det påkrævet, at der anvendes udstyr i lufthavnens manøvreområde. Et sammendrag af mulige eksempler på flyvepladsudstyr findes i tabel 39 nedenfor, herunder med angivelse af, om sådant udstyr også kan henvises til ICAO-bilag 14 eller de væsentlige krav, som agenturet har foreslået:

Ground handling-ydelser <sup>25</sup> , der kræver udstyr i manøvreområdet		Eksempler på udstyr	Henvist til i	
			ICAO-bilag 14	ER
Passagerer		Trapper, busser, "fingre"		A.1.f
Bagage		Anordninger til lastning og losning		B.1.a
Rampe	Parkeringsanvisning	Sammenkoblingsanordninger	JA	A.3.a
	Parkering	Blokke		B.1.a
	Motorstart	Eksterne kraftenheder		B.1.a
	Lodsning	Lodsningsanordninger		B.1.a
Ydelser på luftfartøjet	Rengøring	Toilettømningsanordninger		B.1.a
	Luftkonditionering og elektricitet	Eksterne kraftenheder		B.1.a
	Afisning	Afisningsudstyr	JA	B.1.a
Brændstof		Fast og mobilt udstyr til brændstofpåfyldning		B.1.h
Catering		Varevogne		B.1.a

**Tabel 39: Eksempler på det udstyr, der kræves til ground handling**

Det fremgår af tabel 39 ovenfor, at de væsentlige krav (ER), som agenturet har foreslået, i princippet dækker flyvepladsudstyr til ground handling mere detaljeret end ICAO-bilag 14. Dette skyldes, som det fremgår af den meddelelse, hvori de væsentlige krav beskrives, at de er blevet udviklet via en risikovurderings- og afbødningsproces ("hierarkisk" metode) og derefter suppleret med en "ikke-hierarkisk" gennemgang, der ikke blot omfattede bilag 14, men også anden eksisterende EU-lovgivning. Dette er imidlertid i overensstemmelse med de holdninger, som mange berørte aktører har givet udtryk for, som det fremgår af CRD 6/2006. De berørte aktører har som eksempler på udstyr, der skal reguleres, rent faktisk også nævnt afisningsudstyr, udstyr til brændstofpåfyldning, elforsyning på jorden og startanordninger og mere generelt ground handling-udstyr.

<sup>25</sup> Ifølge bilaget til direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996.

**Det antages derfor, at kun 10 % af de 1 000 ground handling-virksomheder (dvs. 100) vil blive berørt af løsningsmodel 4A** (dvs. at den kun indirekte vil berøre flyvepladsudstyr via gennemførelsesbestemmelser eller fællesskabsspecifikationer baseret på ICAO's bestemmelser for flyvepladser). **Derimod vil de alle blive berørt af både løsningsmodel 4B og 4C.**

### 2.7.2.5 Konstruktions- og produktionsorganisationer inden for flyvepladsudstyr

Radionavigations-, overvågnings- (f.eks. radarer) og luftfartskommunikationssystemer, kan, selv om de er installeret på flyvepladsen, alternativt være omfattet af reglerne for "et fælles europæisk luftrum" med hensyn til ydelses- og overensstemmelsesvurdering. Kommissionen vil fra sag til sag beslutte, hvilket retsgrundlag der skal anvendes (enten agenturets grundforordning eller "et fælles europæisk luftrum") for at undgå dobbeltarbejde i regelfastsættelsesprocessen og efterfølgende regler. Det er derfor ikke hensigtsmæssigt at behandle denne type udstyr i denne konsekvensanalyse, da det allerede er omfattet af anvendelsesområdet for EU-lovgivningen på luftfartsområdet.

Derudover omfatter agenturets forslag andet udstyr nævnt i ICAO-bilag 14, som det fremgår af tabel 40 nedenfor:

Krav til flyvepladsudstyr	Eksempler på udstyr	Henvist til i		
		ICAO-bilag 14	ER	
Friktionsmålingsanordninger	µ-metre	2.9	A.1.a..v	
Passagerbetjening	Trapper, busser, "fingre"		A.1.f	
Bagagehåndtering	Anordninger til lastning og losning		B.1.a	
Visere og signalanordninger	Vindretningsvisere	5.1.1	A.3.a	
Belysning på landingsbane og rulleveje	Lys midt på landingsbanen	5.3.12	A.3.a	
Strømforsyningssystemer	Forsyninger til navigationshjælpemidler	8.1	A.3.b	
Redningsudstyr	Ambulancer, både	9.1	B.1.k	
Brandslukningsmidler og rednings- og brandslukningskøretøjer	Udledningshastighed	9.2	B.1.k	
Fjernelse af luftfartøjer, som ikke længere er i aktiv drift	Kraner	9.3	B.1.a	
Eftergivelighed	af CNS-antener	9.9	A.1.c.iii	
Rampejenester	Parkeringsanvisning	Sammenkoblingsanordninger	5.3.24	A.3.a
	Parkering	Blokke		B.1.a
	Motorstart	Eksterne kraftenheder		B.1.a
	Lodsning	Lodsningsanordninger		B.1.a
Ydelser på luftfartøjet	Rengøring	Toilettømmingsanordninger		B.1.a
	Luftkonditionering og elektricitet	Eksterne kraftenheder		B.1.a
	Afisning	Afisningsudstyr	3.15	B.1.a
Brændstof	Fast og mobilt udstyr til brændstofpåfyldning		B.1.h	
Catering	Varevogne		B.1.a	

**Tabel 40: Eksempler på udstyr, der er omfattet af anvendelsesområdet for den udvidede EASA-grundforordning**

I forbindelse med løsningsmodel 4A vil der ikke blive fastsat nogen specifikke EU-regler (f.eks. ETSO-godkendelser) for sådant udstyr. Derfor **vil ingen konstruktions- og produktionsorganisationer blive berørt af løsningsmodel 4A.**

Som et skøn over antallet af konstruktions- og produktionsorganisationer, der potentielt vil blive berørt af løsningsmodellerne 4B og 4C, oplyser agenturet, at der på et af de største arrangementer tilrettelagt af ACI Europe i slutningen af 2007 blev udbudt omkring 60 udstillingspladser<sup>26</sup>. Et tilsvarende antal udstillede på "Airport Exchange" i december 2006. Så **det antages, at omkring 100 konstruktions- og produktionsorganisationer inden for flyvepladsudstyr potentielt vil blive berørt i forbindelse med løsningsmodellerne 4B og 4C.**

#### 2.7.2.6 Vedligeholdelsesvirksomheder inden for flyvepladsudstyr

Derudover antages det, at ansvaret for vedligeholdelse af flyvepladsudstyr vil ligge hos den enhed, der bruger det (dvs. ground handling-virksomheder eller flyvepladsoperatører). De skal påvise over for den kompetente myndighed, at vedligeholdelsen tilrettelægges og gennemføres korrekt, uanset om den finder sted internt eller via tredjeparter. Da der ikke findes sikkerhedsoplysninger om væsentlige risici som følge af dårlig vedligeholdelse af flyvepladsudstyr, anses det i øjeblikket for at være ude af proportioner at pålægge vedligeholdelsesvirksomhederne krav til sådant udstyr. De vil derfor ikke blive berørt af den planlagte politik. Skulle der i fremtiden opstå et behov i tilknytning til bestemte dele af flyvepladsudstyret, vil der blive gennemført en egentlig konsekvensanalyse.

#### 2.7.2.7 Sammenfattende oversigt over de berørte enheder

På grundlag af oplysningerne i punkt 2.7.2.1 til 2.7.2.6 ovenfor skønnes antallet af berørte enheder afslutningsvis i tabel 41 nedenfor:

LØSNINGSMODEL		Anslået antal				
Id.	Beskrivelse	Flyvepladser	Flyvepladsoperatører	Ground handling-virksomheder	Konstruktion** og produktion	Myndigheder
4A	Flyvepladsudstyr ikke reguleret på EU-plan	3 000	2 750	100	0	46
4B	ETSO-godkendelser for "ikke-standard"-udstyr og verifikationserklæring			1 000	100*	46 + agenturet
4C	Som 4B, men der kræves ingen verifikationserklæring				100*	

\* det faktiske antal vurderes i forbindelse med konsekvensanalysen for hver enkelt ETSO-godkendelse. I dette tilfælde vil antallet formentlig ligge på under 100 og ikke flere hundreder.

\*\* Der foreligger i øjeblikket ingen planer om at regulere vedligeholdelsesvirksomheder inden for flyvepladsudstyr.

**Tabel 41: Antal enheder, der berøres af reglerne om flyvepladsudstyr**

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



### 2.7.3 Sikkerhedsvirkning

Som det fremgår af udtalelsen, mener agenturet, at også flyvepladsudstyr bør indgå i anvendelsesområdet for den ændrede grundforordning, så den også danner et solidt grundlag for specifikationer udviklet af industrien. Når dette udstyr er fremstillet, skal det naturligvis kontrolleres, om det er i overensstemmelse med gældende væsentlige krav og gennemførelsesbestemmelser samt anden gældende lovgivning (f.eks. om elektromagnetisk interferens) eller relevante fællesskabsspecifikationer.

Når det kræves i henhold til den gældende ETSO-godkendelse (hvis en sådan er udstedt), skal konstruktionen af udstyret certificeres, og fremstillet udstyr skal ledsages af en overensstemmelseserklæring underskrevet af fabrikanten og med henvisning til ETSO-godkendelsen (f.eks. dele til luftfartøjer). Konstruktører og fabrikanter skal i dette tilfælde være godkendt.

Ovennævnte gælder i forbindelse med både løsningsmodel 4B og 4C. Den gælder derimod ikke i forbindelse med løsningsmodel 4A. I henhold til løsningsmodel 4B skal flyvepladsoperatøren (ud over flyvepladscertificeringsprocessen) også underskrive en verifikationserklæring for hvert stykke udstyr (når det er underlagt en ETSO-godkendelse), der anvendes eller indføres på flyvepladsen.

Agenturet mener derfor, at

- løsningsmodel 4A hverken vil medføre forbedringer eller forringelser af sikkerheden (status quo)
- løsningsmodellerne 4B og 4C vil bidrage lige meget til sikkerheden.

Det skønnes navnlig, at løsningsmodel 4B eller 4C vil føre til følgende væsentlige sikkerhedsvirkninger:

- bedre retssikkerhed omkring de regler, der skal anvendes på flyvepladsudstyr, og bedre klarlæggelse af ansvaret for og processerne i forbindelse med overensstemmelseskontrol
- dermed et mere solidt grundlag for branchestandarder
- forpligtigelse for konstruktører og fabrikanter til at fremsætte erklæringer om deres produkters overensstemmelse med sikkerhedsreglerne
- bevis for sådanne erklæringer indsamlet af flyvepladsoperatøren og anvendt under certificeringsprocessen.

Afslutningsvis kan det konstateres, at der ved at anvende den metode, der er opstillet i punkt 2.1.2 ovenfor (herunder en vægtningsfaktor på 3 for sikkerhedsvirkningerne), og efter at have udvalgt de resultatindikatorer, der er knyttet til specifikke mål i punkt 2.4.5, kan tildeles point for de tre løsningsmodellens sikkerhedsvirkning i tilknytning til flyvepladsudstyr, som det fremgår af tabel 42 nedenfor:

Resultatindikatorer for virkningerne på sikkerheden af regulering vedrørende flyvepladsudstyr	Løsningsmodellernes point		
	4A	4B	4C
<b>Flyvepladsudstyr</b>	<b>Ikke gøre noget</b>	<b>ETSO + verifikationserklæring</b>	<b>ETSO + flyvepladscertificering</b>
Indikatorer for flyvepladssikkerhed	0	1	1
Vedtagelse af fælles regler (dvs. ETSO-godkendelser)	0	1	1
Godkendelser af organisationer, der konstruerer og producerer flyvepladsudstyr	0	2	2
<b>I ALT</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
<b>VÆGTET TOTAL (Point x 3 for sikkerhed)</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>12</b>

**Tabel 42: Point for sikkerhedsvirkningerne af løsningsmodellerne i tilknytning til flyvepladsudstyr**

#### 2.7.4 Økonomisk virkning

**Løsningsmodel 4A kræver ingen ekstra regler eller ETSO-godkendelser for flyvepladsudstyr. Dens økonomiske virkning kan derfor anses for at være neutral.**

Derimod er den fremgangsmåde, der foreslås i enten løsningsmodel 4B eller løsningsmodel 4C, på den ene side i overensstemmelse med den "nye metode" og ligger derfor tæt på den praksis, der i øjeblikket anvendes inden for industrien. På den anden side er den i overensstemmelse med de af agenturets krav, der allerede er fastsat for luftfartøjsdele. I tilknyttede gennemførelsesbestemmelser eller ETSO-godkendelser vil de gældende sikkerhedskrav og krav til ydeevne blive specificeret for "ikke-standard"-udstyr, og det samme vil kravene til konstruktions- eller produktionsorganisationerne. Godkendelse af konstruktionen af sådant udstyr vil, hvor det er nødvendigt, blive fulgt op af en overensstemmelseserklæring underskrevet af fabrikanten.

Der kan dog først gennemføres en nøjagtig konsekvensanalyse, når der fremsættes forslag til sådanne krav eller ETSO-godkendelser.

Med andre ord anslås udgifterne til nul, da der ikke findes nogen ETSO-godkendelser. Dette gælder hovedsageligt løsningsmodel 4C (dvs. kun ETSO-godkendelser og tilknyttede processer for konstruktion og produktion).

Derudover foreslår agenturet også, at det i overensstemmelse med de berørte aktørers holdning, overvejes at foretage en analyse af korrekt indførelse eller anvendelse af specifikt flyvepladsudstyr på stedet. I denne forbindelse antager løsningsmodel 4C, at verifikation af indført udstyr udgør en integrerende del af flyvepladscertificeringsprocessen. **Løsningsmodel 4C indebærer således ingen ekstraomkostninger i forhold til de udgifter til flyvepladscertificering, der allerede er anslået i punkt 2.6.4.2 ovenfor.**

Derimod pålægger løsningsmodel 4B flyvepladsoperatører en ekstra proces (svarende til den, det fælles europæiske luftrum, som henvender sig til udbydere af

luftfartsnavigationstjenester, i øjeblikket indeholder<sup>27</sup>) med en "verifikationserklæring" for installeret eller erhvervet flyvepladsudstyr. Løsningsmodel 4B vil således ikke indebære nogen ekstraomkostninger for de kompetente myndigheder eller for ground handling-virksomhederne. For agenturet vil både løsningsmodel 4B og 4C kræve en vis regelfastsættelsesindsats, der dog anses for allerede at indgå i den samlede vurdering af udgifterne til regelfastsættelse i punkt 2.6.4.5 ovenfor.

Løsningsmodel 4B vil dog pålægge flyvepladsoperatørerne en ekstra proces ikke blot til verifikation af de indførte systemer (der allerede gennemføres i dag og verificeres ved flyveplads-certificeringen), men også til administration af procedurerne og kompilering og arkivering af verifikationserklæringerne. Det skønnes, at dette for de store flyvepladser (anslået til 700 i punkt 2.6.2.1 ovenfor) kan indebære omkring 0,5 FTE (dvs. 630 arbejdstimer = 69 300 EUR om året) svarende til en samlet økonomisk byrde for dem på 69 000 EUR x 700 = 48 300 000 EUR om året.

For de resterende 2 300 flyvepladser (dvs. de 3 000, der er omfattet af anvendelsesområdet - 700) anslås byrden til at være meget mindre: 0,2 FTE for hver af dem (= 252 timer = 27 720 EUR om året). Dette giver ganget med 2 300 63 756 000 EUR (2006) om året. Den samlede ekstraomkostning i tilknytning til løsningsmodel 4B kan således anslås til (for de 3 000 flyvepladser, der er omfattet af anvendelsesområdet) 48 300 + 63 756 = 112 056 000 EUR (2006) om året. De anslåede udgifter kan så sammenfattes som i tabel 43 nedenfor:

Anslåede udgifter til regulering vedrørende flyvepladsudstyr	Tusinde EUR (2006) om året		
	4A	4B	4C):
<b>Flyvepladsudstyr</b>	<b>Ikke gøre noget</b>	<b>ETSO + verifikations- erklæring</b>	<b>ETSO + flyveplads- certificering</b>
Udstyr i grundforordningen (dvs. verifikationserklæring)	0	112 056	0
Vedtagelse af fælles gennemførelsesbestemmelser (ETSO-godkendelse)	0*	0*	0*
Konstruktion og produktion af flyvepladsudstyr	0*	0*	0*
<b>I ALT</b>	<b>0</b>	<b>112 056</b>	<b>0</b>

\* omkostning = nul, da der ikke findes ETSO-godkendelser. Der vil blive udarbejdet en specifik konsekvensanalyse af omkostninger og fordele forud for udstedelse af en ETSO-godkendelse.

**Tabel 43: Sammenfatning af de anslåede omkostninger til regulering vedrørende flyvepladsudstyr**

Ud over de omkostninger, der anslås ovenfor, kan løsningsmodellerne 4B og 4C imidlertid medføre andre økonomiske virkninger såsom:

- gensidig anerkendelse af konstruktions- og produktionsorganisationer for flyvepladsudstyr, hvilket igen bidrager til etableringen af det indre marked
- mere standardisering og mere konkurrence mellem produkter, der lever op til den krævede kvalitet, med positive virkninger på priserne til følge.

<sup>27</sup> Artikel 6 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 26-42).

Alle ovenstående kvantitative og kvalitative skøn over den økonomiske virkning kan således omsættes til pointene i nedenstående tabel 44:

Resultatindikatorer for de økonomiske virkninger af reguleringen vedrørende flyvepladsudstyr	Løsningsmodellernes point		
	3A	3B	3C
<b>Flyvepladsudstyr</b>	<b>Ikke gøre noget</b>	<b>ETSO + verifikations-erklæring</b>	<b>ETSO + flyveplads-certificering</b>
Udstyr i grundforordningen (dvs. verifikationserklæring)	0	- 3	0
Vedtagelse af fælles gennemførelsesbestemmelser (ETSO-godkendelse)	0	0	0
Konstruktion og produktion af flyvepladsudstyr	0	0	0
<b>I ALT</b>	<b>0</b>	<b>- 3</b>	<b>0</b>
<b>VÆGTET TOTAL (Point x 2 for økonomisk virkning)</b>	<b>0</b>	<b>- 6</b>	<b>0</b>

**Tabel 44: Point for de økonomiske virkninger af løsningsmodellerne for flyvepladsudstyr**

### 2.7.5 Miljøvirkninger

ICAO-bilag 14 indeholder ikke i øjeblikket nogen bestemmelser om miljøvirkninger fra f.eks. lufthavnskøretøjer og alle andre materialer, væsker eller stoffer, der anvendes i flyvepladsoperationer. De rammer, der foreslås i enten løsningsmodel 4B eller løsningsmodel 4C, der danner grundlaget for en eventuel fremtidig regulering af udstyr, vil have en lille (dvs. +1) positiv miljøvirkning. Anvendes metoden i punkt 2.1.2 ovenfor, skal denne lille virkning "vægtes" til 3.

### 2.7.6 Sociale virkninger

Løsningsmodel 4A må anses for at være neutral i social henseende. Derimod kan både løsningsmodel 4B og løsningsmodel 4C have en lille (+1) positiv social virkning i form af:

- bedre kvalificerede job i godkendte konstruktions- og produktionsorganisationer inden for flyvepladsudstyr
- utilstrækkeligt strukturerede virksomheders forsvinden fra markedet
- forbedring af kvaliteten af det arbejde, der udføres, og dermed af de europæiske produkters konkurrenceevne udtrykt i forholdet pris/kvalitet.

Denne lille positive virkning skal i henhold til metoden i punkt 2.1.2 vægtes med 2.

### 2.7.7 Virkninger på andre luftfartskrav, der ligger uden for det nuværende EASA-anvendelsesområde

Ingen ETSO-godkendelser eller gennemførelsesbestemmelser vil kopiere eksisterende bestemmelser fastlagt inden for rammerne af det "fælles luftrum". Alle de tre løsningsmodeller vil derfor være neutrale i denne henseende.

### 2.7.8 Multikriterieanalyse og anbefalet løsningsmodel

På grundlag af den metodologi, der er beskrevet i punkt 2.1.2, og de point, der er tildelt i punkt 2.7.3 til 2.7.7, kan følgende matrice for multikriterieanalyse opstilles:

Vægtede point for løsningsmodellerne for EU-lovgivningens anvendelsesområde		4A	4B	4C
Flyvepladsudstyr		Ikke gøre noget	ETSO + verifikations-erklæring	ETSO + flyveplads-certificering
Virkningsområde	Vægt			
Sikkerhedsområdet	3	0	12	12
Det økonomiske område	2	0	- 6	0
Miljøområdet	3	0	3	3
Det sociale område	2	0	2	2
På andre luftfartsregler	1	0	0	0
<b>VÆGTET TOTAL</b>		<b>0</b>	<b>11</b>	<b>15</b>

**Tabel 46: Multikriterieanalyse for flyvepladsudstyr**

Det fremgår af ovenstående tabel, at løsningsmodel 4A ser ud til at være meget dårlig sammenlignet med de andre to løsningsmodeller. Løsningsmodel 4C får langt flere point end løsningsmodel 4B. Der gælder navnlig følgende for løsningsmodel 4B og 4C:

- de får meget højere point i sikkerhedsmæssig henseende end løsningsmodel 4A
- de kan danne grundlag for en bedre miljøforvaltning på flyvepladserne
- de kan forbedre kvaliteten og kvantiteten af arbejdspladser i konstruktions- og produktionsorganisationer inden for flyvepladsudstyr.

Løsningsmodel 4B kan imidlertid koste omkring 100 mio. EUR (2006) om året, mens løsningsmodel 4C ikke medfører nogen ekstraomkostninger. Derfor har agenturet medtaget løsningsmodel 4C (dvs. fællesskabsspecifikationer, der udarbejdes frivilligt af industrien og bakkes op af agenturets ETSO-godkendelse, når det er nødvendigt for at nå et behørigt sikkerhedsniveau; regulering af tilknyttede konstruktions- og produktionsorganisationer og verifikation af det anvendte flyvepladsudstyr under den normale flyvepladscertificerings- og tilsynsproces) i sin udtalelse.

## **2.8 Analyse af virkningerne af certificeringsprocessen**

### 2.8.1 Alternative løsningsmodeller

Følgende alternative løsningsmodeller for certificeringsprocessen blev identificeret i punkt 2.5.2 ovenfor:

- 7A): certificeringsproces (omfattende infrastruktur og administration) krævet på alle flyvepladser (der igen har udgjort grundlinjen for afsnit 2.6 ovenfor)
- 7B): individuelt certifikat for infrastruktur og udstyr for hver enkelt flyveplads plus "enkelt" organisationscertifikat på virksomhedsniveau for alle virksomheder, der driver flere flyvepladser
- 7C): som 7B, men kun når operatøren anmoder om et "enkelt" certifikat.

### 2.8.2 Målgruppe og antal berørte enheder

### 2.8.2.1 Flyvepladsoperatører

Ground handling-virksomheder og konstruktions- og produktionsorganisationer inden for flyvepladsudstyr vil ikke blive berørt af nogen af de tre alternative løsningsmodeller.

For størstedelen af de flyvepladsoperatører, der forvalter en enkelt flyveplads, vil certificeringsprocessen, uanset om der efter afslutningen af denne udstedes et enkelt dokument eller to separate dokumenter (dvs. et for infrastruktur og et for drift og administration) have en meget minimal virkning i enhver henseende. Virkningen af en sådan certificeringsproces er allerede blevet vurderet i afsnit 2.6 ovenfor, så når det gælder løsningsmodel 7A, vil hverken flyvepladser eller flyvepladsoperatører blive udsat for yderligere virkninger.

Omvendt vil de omkring **25 operatører** af flere flyvepladser, der er identificeret i punkt 2.7.2.3, og som i alt forvalter omkring **275 flyvepladser, blive berørt af løsningsmodel 7B**, der forpligter dem til at anmode om et "enkelt" flyvepladsoperatørcertifikat.

Med hensyn til **løsningsmodel 7C** vil hver enkelt operatør af flere flyvepladser afgøre, om han skal anmode om et "enkelt" certifikat eller ej i forbindelse med administration (hovedsageligt centraliseret sikkerheds- og kvalitetsstyring). Da dette ikke i øjeblikket er en alment udbredt praksis, antages det, at dette kan omfatte omkring 40 % af de potentielle kandidater: dvs. **10 operatører ud af 25**. Da de nævnte 25 operatører i gennemsnit forvalter 11 flyvepladser hver, antages det, at antallet af berørte **flyvepladser vil ligge omkring 100**.

### 2.8.2.2 Kompetente myndigheder

I agenturets udtalelse antages det, at en flyveplads kan ejes eller ledes af en offentlig enhed eller af en privat virksomhed eller af enhver anden mekanisme (f.eks. en operatør omdannet til et selskab, hvor størstedelen eller alle aktierne tilhører offentlige myndigheder på nationalt eller lokalt plan). Under alle omstændigheder antages det ligeledes, at den driftsmæssige og administrative rapporteringskanal skal være uafhængig ikke blot af den interne rapporteringskanal på sikkerheds- og kvalitetsområdet, men også af den offentlige certificerings- og tilsynsfunktion, når operatøren er en offentlig enhed.

Dette princip om adskillelse mellem tilsynsmyndigheder og økonomiske organisationer er veletableret inden for luftdygtighed (selv for statsejede konstruktions- og produktionsorganisationer) og luftfartsoperationer. Det er også blevet udtrykkeligt indført i det fælles europæiske luftrum<sup>28</sup>.

Følgende fremgår:

- I Grækenland og Litauen har transportministeriet (i det mindste i nogle tilfælde) det direkte ansvar for flyvepladsadministration og -drift. Begge lande er imidlertid medlemmer af og deltager aktivt i GASR: Så det antages, at der allerede er indført en separat sikkerhedstilsynsfunktion.
- I Cypern har transportministeriet også ansvaret for drift og administration af flyvepladser, men landet er ikke medlem af GASR: Så der kan det være nødvendigt at etablere en ny sikkerhedstilsynsfunktion.
- I andre lande (f.eks. Frankrig, Italien) er offentligt ansatte, nogle gange bosiddende på flyvepladsen, ud over at være ansvarlige for sikkerhedstilsyn også ansvarlige for styring af visse aktiviteter (f.eks. rednings- og brandslukningstjenester og lokale beredskabsplaner).

---

<sup>28</sup> Artikel 4, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (*EUT L 96 af 13.3.2004, s. 1-9*).

Det sidste spørgsmål ovenfor er imidlertid irrelevant, når det drejer sig om virkninger, da de væsentlige krav, som agenturet har foreslået, tager højde for sådanne situationer. Så kun den cypriotiske myndighed vil muligvis blive berørt af ovennævnte adskillelsesprincip.

Agenturet vil ikke blive berørt, da det ikke i øjeblikket forventes, at det vil blive direkte involveret i certificering af og tilsyn med flyvepladser eller flyvepladsoperatører.

Løsningsmodel 7A vil således generelt ikke have nogen virkning på myndighederne ud over det, der allerede er blevet omtalt i afsnit 2.6 ovenfor (og bortset fra den cypriotiske myndighed).

Omvendt vil alle 17 kompetente myndigheder i de lande, der er opstillet i punkt 2.7.2.3 ovenfor, blive berørt direkte af certificerings- og tilsynsprocesserne i forbindelse med løsningsmodel 7B.

Endelig vil antallet af direkte involverede myndigheder ikke være større end antallet af ansøgere (dvs. 10) i forbindelse med løsningsmodel 7C.

### 2.8.2.3 Sammenfattende oversigt over de berørte enheder

Afslutningsvis skønnes antallet af berørte enheder i tabel 47 nedenfor:

LØSNINGSMODEL		Flyvepladsoperatører	Flyvepladser	Kompetente myndigheder	
Id.	Beskrivelse			Behov for at adskille tilsynsfunktioner	Udfører tilsyn
7A	Certificeringsproces (infrastruktur og administration) på alle flyvepladser	0	0	1	0
7B	Obligatorisk enkelt certifikat	25	275		17
7C	Frivilligt enkelt certifikat	10	100		10

**Tabel 47: Antal enheder, der berøres af ændringer i certificeringsprocessen**

### 2.8.3 Sikkerhedsvirkning

Et veltilrettelagt (hovedsageligt sikkerheds- og kvalitets-)styringssystem har, uanset om det er fuldstændig distribueret, eller om det er bygget op omkring en central funktion, en positiv sikkerhedsvirkning. Agenturet mener imidlertid, at det er meget svært generelt at påvise, at en form for organisation har en større sikkerhedsvirkning end en anden.

Udstedelse af et eller to dokumenter ved afslutningen af certificeringsprocessen anses heller ikke for have nogen sikkerhedsvirkning.

Det kan konkluderes, at alle de tre løsningsmodeller er neutrale med hensyn til sikkerhedsvirkning.

## 2.8.4 Økonomisk virkning

### 2.8.4.1 Flyvepladsoperatører

I forbindelse med løsningsmodel 7A vil omkostningerne til certificeringsprocessen for flyvepladsoperatører forblive som anslået i punkt 2.6.4.2 ovenfor. Så denne løsningsmodel vil hverken medføre ekstraomkostninger eller besparelser. Det er underforstået, at styringssystemet i dette tilfælde vil forblive fuldstændigt distribueret, selv for virksomheder, der forvalter mere end en flyveplads. Det skal dog skønnes, hvor mange medarbejdere der er nødvendige i dette tilfælde, da det vil udgøre den grundlinje, i forhold til hvilken virkningerne af løsningsmodel 7B og 7C vil blive vurderet.

Man bør huske på, at det i punkt 2.6.4.3 ovenfor blev anslået, at der var behov for 3 FTE'er til sikkerhedsstyring på hver flyveplads, der er åben for erhvervmæssig rutetraffic: Og det drejer sig faktisk om de flyvepladser, der tilhører de operatører, der her er tale om. I forbindelse med et integreret sikkerheds- og kvalitetsstyringssystem antages det således, at der beskæftiges i gennemsnit 5 FTE'er på hver flyveplads i tilfælde af en fuldt distribueret organisation med 0 FTE på centralt plan.

Når den økonomiske virkning af løsningsmodel 7B skal vurderes, antages det, at der er tale om 275 flyvepladser, der drives af 25 enheder. I en distribueret organisation vil dette kræve 5 FTE'er x 275 flyvepladser = 1 375 FTE'er i alt.

Det anslås, at omkring 20 % af de distribuerede ressourcer vil kunne spares på hver flyveplads, hvis hver af de 25 involverede operatører etablerer en central funktion, dvs.:

- 1 sparet FTE (dvs. 20 % af 5) x 275 flyvepladser = - 275 FTE'er
- - 275 FTE'er x 138 600 EUR = en potentiel besparelse på 38 115 000 EUR om året.

Men 25 operatører skal etablere en central funktion omfattende sikkerhedsstyring, kvalitetsstyring og intern audit (dvs. selv føre tilsyn med lokale flyvepladser). Denne centrale funktion kan kræve 5 FTE'er pr. enhed. I alt for de 25 enheder giver det: 125 FTE'er = 17 325 000 EUR om året.

**Besparelserne for 25 flyvepladsoperatører i forbindelse med løsningsmodel 7B kan således anslås til:**

- - 275 + 125 = - 150 FTE'er
- - 38 115 + 17 325 = - 20 790 000 EUR om året.

Overgangsomkostningerne for virksomheder, der skal omstrukturere deres organisation, kan dog udligne disse potentielle besparelser i en årrække.

I punkt 2.8.2.1 ovenfor antages det, at kun omkring 40 % (dvs. 10) af de enheder, der driver flere flyvepladser, vil benytte sig af muligheden for at anmode om et enkelt certifikat i forbindelse med **løsningsmodel 7C** (dvs. frivilligt enkelt certifikat). I dette tilfælde vil besparelsen altså ligge på 40 % af de ovenfor anslåede beløb. Dvs.

- - 40 % x 150 = - 60 FTE'er
- - 40 % x 20 790 = - 8 316 000 EUR (2006) om året.

### 2.8.4.2 Kompetente myndigheder

For de kompetente myndigheders vedkommende mindes der om, at det i punkt 2.3.3.3 ovenfor anslås, at 1 FTE vil være tilstrækkelig til at føre tilsyn med lidt over 3 flyvepladser. Så i **Cypern vil 1 FTE være tilstrækkelig til sådan en funktion (= 138 600 000 EUR om året).**



Dette gælder alle løsningsmodellerne. Med hensyn til løsningsmodel 7A repræsenterer dette de samlede ekstraomkostninger, da ingen andre myndigheder berøres.

I punkt 2.6.4.2 ovenfor skønnes det, at en myndigheds indsats for at certificere (og efterfølgende udføre løbende tilsyn) en flyveplads ligger i omegnen af 120 arbejdstimer svarende til en gennemsnitlig udgift på 110 EUR + 10 EUR til indenlandske rejser.

**Hvad angår løsningsmodel 7B** berøres 275 flyvepladser, hvilket svarer til i alt 33 000 arbejdstimer = 26 FTE'er = 3 604 000 EUR om året. Hvis det antages, at 30 % af dette arbejde kan spares (der foretages ikke audit af styringssystemet på hver enkelt flyveplads), fører det til en samlet besparelse for alle de 17 involverede myndigheder på:

- - 30 % x 26 + 1 = - **7 FTE'er**
- - 30% x 3 604 + 138,6 = - **942 600 EUR om året.**

**I forbindelse med løsningsmodel 7C vil man kun opnå 40 % af disse besparelser: - 3 FTE'er, - 377 000 EUR om året.**

#### 2.8.4.3 Sammendrag af de økonomiske virkninger

Afslutningsvis kan ekstraomkostningerne eller besparelserne i forbindelse med de tre løsningsmodeller skønnes, som det fremgår af tabel 48 nedenfor:

Parameter	For kompetente myndigheder	For flyvepladsoperatører	I ALT
<b>Løsningsmodel 7A = Certificeringsproces ved hver flyveplads</b>			
FTE'er	1	0	<b>1</b>
1 000 EUR 2006	138 600	0	<b>138 600</b>
<b>Løsningsmodel 7B = Obligatorisk enkelt certifikat (25 operatører, 275 flyvepladser)</b>			
FTE'er	- 7	- 150*	<b>- 157</b>
1 000 EUR 2006	- 943	- 20 790*	<b>- 21 733</b>
<b>Løsningsmodel 7C = Frivilligt enkelt certifikat (10 operatører, 100 flyvepladser)</b>			
FTE'er	- 3	- 60	<b>- 63</b>
1 000 EUR 2006	- 377	- 8 316	<b>- 8 693</b>

\*Eksklusive overgangsomkostninger for virksomheder, der endnu ikke er struktureret med centrale funktioner for sikkerhed og kvalitet.

**Tabel 48: Anslåede besparelser i forbindelse med flyvepladscertificeringsprocessen**

Alle ovenstående kvantitative skøn over den økonomiske virkning kan således omsættes til pointene i nedenstående tabel 49:

Resultatindikatorer for de økonomiske virkninger af certificeringsprocessen	Løsningsmodellernes point		
	7A	7B	7C
<b>Certifikater</b>	<b>Certificeringsproces på hver enkelt flyveplads</b>	<b>Obligatorisk enkelt certifikat</b>	<b>Frivilligt enkelt certifikat</b>
Flyvepladser i grundforordningen (dvs. adskillelse af sikkerhedstilsyn)	- 1	- 1	- 1
Indførelse og anvendelse af et enkelt certifikat (operatører)	- 1	3	2
Medarbejdere i de kompetente myndigheder, der beskæftiger sig med certificering og tilsyn	- 1	2	1
<b>I ALT</b>	<b>- 3</b>	<b>4</b>	<b>2</b>
<b>VÆGTET TOTAL (Point x 2 for økonomisk virkning)</b>	<b>- 6</b>	<b>8</b>	<b>4</b>

**Tabel 49: Point for flyvepladscertificeringsprocessens økonomiske virkning**

#### 2.8.5 Miljøvirkninger

Alle tre løsningsmodeller vil være neutrale i miljømæssig henseende, da de kun vedrører tilrettelæggelsen af visse forvaltnings- og tilsynsprocesser.

#### 2.8.6 Sociale virkninger

Løsningsmodel 7A må anses for at være neutral med hensyn til sociale virkninger: Ingen enheder ud over den cypriotiske myndighed er tvunget til at omorganisere, hvilket vil kunne føre til en ekstra stilling.

Løsningsmodel 7B vil ikke blot kunne fjerne omkring 160 job (dvs. i væsentlig grad begrænse de positive virkninger på jobsituationen i forbindelse med løsningsmodel 3B i punkt 2.6.7 ovenfor), men den vil også tvinge alle operatører af flere flyvepladser til at organisere sig i henhold til en enkelt model vedtaget centralt, som om "en størrelse passer alle". Den må derfor anses for at være negativ (dvs. - 2) i social henseende, hvor "vægten" 2 blev tildelt i det tidligere punkt 2.1.2.

Endelig kan løsningsmodel 7C kræve omkring 63 færre stillinger, hvilket samlet set betyder, at der fortsat vil være et betydeligt antal ekstrastillinger, da omkring + 280 FTE'er blev anslået for løsningsmodel 3B nævnt ovenfor. Derudover vil denne løsningsmodel give hver enkelt enhed mulighed for frit at vælge den organisation, de foretrækker, og endog for frit at beslutte, om og hvornår den ønsker at omorganisere sig selv. Denne løsningsmodel må derfor betragtes som værende meget positiv i social henseende (dvs. 3 x "vægt" 2 = 6)

### 2.8.7 Virkninger på andre luftfartskrav, der ligger uden for det nuværende EASA-anvendelsesområde

Løsningsmodel 7A vil etablere princippet om adskillelse mellem operationer og tilsyn ligesom "det fælles luftrum". Den vil således bidrage til harmonisering af lovgivningen på forskellige områder. Dens virkning må derfor anses for at være lidt positiv (dvs. 1).

Løsningsmodellerne 7B og 7C, der fører til muligheden for et centraliseret (sikkerheds- og kvalitets) styringssystem, må anses for at være endnu mere positive (dvs. 2).

### 2.8.8 Multikriterieanalyse og anbefalet løsningsmodel

Ifølge den metode, der er beskrevet i punkt 2.1.2, og de point, der er tildelt i punkt 2.8.3 til 2.8.7 ovenfor, kan følgende matrice for multikriterieanalyse opstilles:

Vægtede point for løsningsmodellerne i tilknytning til certificeringsprocessen		7A	7B	7C
Virkningsområde	Vægt	Certificeringsproces på hver flyveplads	Obligatorisk enkelt certifikat	Frivilligt enkelt certifikat
Sikkerhedsområdet	3	0	0	0
Det økonomiske område	2	- 6	8	4
Miljøområdet	3	0	0	0
Det sociale område	2	0	- 4	6
På andre luftfartsregler	1	1	2	2
<b>VÆGTET TOTAL</b>		<b>- 5</b>	<b>6</b>	<b>12</b>

**Tabel 50: Multikriterieanalyse for flyvepladscertificering**

**Det fremgår af denne tabel, at løsningsmodel 7A ser ud til at have en negativ virkning. Af de resterende to løsningsmodeller får 7C dobbelt så mange point som 7B.**

Løsningsmodel 7C får navnlig højere point end 7B i social henseende, da den hverken fører til nedlæggelse af stillinger (dvs. at den ikke i væsentlig grad udligner de ekstra stillinger, som løsningsmodel 3B skaber) eller tvinger nogen enhed (undtagen den cypriotiske myndighed) til at omorganisere. Derudover vil den have en positiv økonomisk virkning, selv om den er mindre end for løsningsmodel 7B's vedkommende.

Derfor har agenturet medtaget løsningsmodel 7C (dvs. kun et enkelt flyvepladsoperatørcertifikat, hvis der anmodes frivilligt herom) i sin udtalelse.

## **2.9 Analyse af virkningerne af at overdrage beføjelser til bedømmelsesorganer**

### 2.9.1 Alternative løsningsmodeller

Følgende alternative løsningsmodeller for bedømmelsesorganernes rolle blev identificeret i punkt 2.5.2 ovenfor:

- 8A): godkendte bedømmelsesorganer ud over kompetente myndigheder, der har bemyndigelse til at certificere og føre tilsyn med bestemte mindre komplekse flyvepladser. Ansøgerne beslutter, hvilken certificeringsmyndighed deres ansøgning skal sendes til

- 8B): godkendte bedømmelsesorganer ud over kompetente myndigheder, der har bemyndigelse til at certificere og føre tilsyn med alle flyvepladser. Ansøgerne beslutter, hvilken certificeringsmyndighed deres ansøgning skal sendes til
- 8C): kun godkendte bedømmelsesorganer, der har beføjelser til at certificere og føre tilsyn med bestemte mindre komplekse flyvepladser.

## 2.9.2 Målgruppe og antal berørte enheder

### 2.9.2.1 Flyvepladser, operatører og ground handling-virksomheder

Løsningsmodellerne 8A og 8C vil begrænse bedømmelsesorganernes rolle til certificering af de mindre komplekse flyvepladser og deres operatører. I punkt 2.6.2.1 ovenfor blev det anslået, at der i EU 27 + 4 er omkring 700 komplekse flyvepladser, der er åbne for erhvervmæssig rutetraffic, ud af i alt 3 000 flyvepladser, der er omfattet af den foreslåede EU-lovgivning.

Forskellen ( $3\ 000 - 700 = 2\ 300$ ) anslås til være antallet af mindre komplekse flyvepladser. Ifølge **løsningsmodel 8C** vil disse 2 300 flyvepladser, der er åbne for offentlig brug, **altid blive certificeret af bedømmelsesorganer**. Det samme gælder deres operatører, der i antal antages at svare til antallet af flyvepladser i sådanne mindre komplekse tilfælde: igen 2 300.

I **løsningsmodel 8A** vil ansøgerne have valget mellem at anmode om certifikater enten fra den kompetente myndighed for området eller fra et godkendt bedømmelsesorgan i EU 27 + 4. Det antages, at højst 30 % af de potentielle berørte mindre komplekse flyvepladser og operatører vil benytte sig af denne mulighed i de første år, hvor den nye politik anvendes. Dermed bliver det anslåede antal  $30\% \times 2\ 300 = 690$ .

I **løsningsmodel 8B** kan alle flyvepladser, **selv de mest komplekse**, certificeres af bedømmelsesorganer på anmodning (det anses for at være så urealistisk at gøre denne mulighed obligatorisk, at denne teoretiske mulighed end ikke tages i betragtning i denne konsekvensanalyse). Hvis det igen antages, at omkring 30 % af de i alt 3 000 flyvepladser indledningsvis vil benytte sig af denne mulighed, betyder det, at antallet af berørte flyvepladser vil kunne ligge på  $30\% \times 3\ 000 = 900$  (**690 mindre komplekse og 210 mere komplekse**).

Det samlede antal operatører af de 3 000 berørte flyvepladser i EU 27 + 4 blev i punkt 2.7.2.3 ovenfor anslået til at ligge omkring 2 750, men kun 25 af dem driver mere end en flyveplads. Så 30 % af 2 750 operatører af en enkelt flyveplads vil kunne benytte sig af muligheden for at anvende et bedømmelsesorgan = 815. Af de 25 store operatører af flere flyvepladser forventes det, at højst 20 % (dvs. 5) vil benytte sig af denne mulighed i det mindste i de første år. **Derfor kan antallet af berørte operatører i forbindelse med løsningsmodel 8B anslås til at ligge på omkring  $815 + 5 = 820$ .**

Ground handling-virksomheder vil ikke blive direkte berørt, da der ikke er planer om nogen yderligere certificering for dem<sup>29</sup>.

### 2.9.2.2 Kompetente myndigheder

I forbindelse med løsningsmodel 8C vil der ikke være nogen erhvervmæssig konkurrence mellem de kompetente myndigheder i de enkelte områder og bedømmelsesorganerne.

<sup>29</sup> I artikel 14 i Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne (EFT L 272 af 25.10.1996, s. 36-45) åbnes der allerede mulighed for, at medlemsstaterne kan kræve, at en leverandør af ground handling-ydelser eller en bruger, som anvender egen-handling, for at udøve denne aktivitet i en lufthavn skal have en godkendelse fra en offentlig myndighed, der er uafhængig af den pågældende lufthavns forvaltningsorgan.

Sidstnævnte vil således kunne godkendes af de samme myndigheder. I dette tilfælde antages følgende imidlertid:

- landene vil ikke uddelegere beføjelserne til at godkende bedømmelsesorganer på regionalt eller lokalt plan. Derfor vil det maksimale antal berørte myndigheder i tilknytning til vurdering ikke overstige antallet af lande i EU 27 + 4
- det skønnes imidlertid, at der i det mindste i starten kun vil være kandiderende bedømmelsesorganer i omkring 50 % af landene.

Derfor vil kun 15 kompetente myndigheder blive berørt i forbindelse med løsningsmodel 8C. Der vil i dette tilfælde være tale om et aktivt engagement, da de skal godkende bedømmelsesorganerne. Agenturet vil ikke blive inddraget i denne forbindelse.

Omvendt vil bedømmelsesorganerne i forbindelse med både løsningsmodel 8A og 8B konkurrere direkte med de kompetente myndigheder i de enkelte lande. For at undgå interessekonflikter vil det derfor være nødvendigt, at sådanne organer godkendes centralt af agenturet. Dette vil ikke skabe interessekonflikter, da agenturet i henhold til den foreslåede politik ikke godkender flyvepladser eller operatører inden for EU 27 + 4. Men i forbindelse med både løsningsmodel 8A og 8B vil agenturet blive direkte berørt i forbindelse med godkendelsesprocessen.

Som en følge heraf vil de bedømmelsesorganer, der godkendes af agenturet, reelt konkurrere med den lokale myndighed alle steder i Europa. Derfor vil alle de 46 kompetente myndigheder være passivt involveret i forbindelse med løsningsmodellerne 8A og 8B.

#### 2.9.2.3 Bedømmelsesorganer

Frem til midten af august 2007 var 3 organisationer blev "anerkendt" i henhold til bilag 1 til forordning nr. 550/2004<sup>30</sup> om "et fælles luftrum". Kun et bemyndiget organ (Instituto Nacional de Tecnología Aeroespacial) eksisterede i den samme periode i tilknytning til direktiv 552/2004 (interoperabilitet i "det fælles luftrum")<sup>31</sup>.

I "NANDO"-databasen<sup>32</sup>, der forvaltes af GD ENTR, var der imidlertid pr. 9. august 2007 opstillet 1 945 bemyndigede organer i alt. Så antallet af potentielle bedømmelsesorganer for flyvepladser vil kunne være højere end de få enheder, der i dag er opstillet i forbindelse med det "fælles europæiske luftrum", også når det tages i betragtning, at det potentielle marked kan ligge i størrelsesordenen tusinde flyvepladser (altså mange flere end antallet af udbydere af luftfartsnavigationstjenester). I NANDO-databasen var der samme dato 155 bemyndigede organer, der var godkendt i forbindelse med elektrisk materiel bestemt til lavspænding<sup>33</sup>. Disse teknologier ligner meget dem, der anvendes centralt på flyvepladser (dvs. belysning i lufthavne).

På denne liste var der dog omkring 12 af de bemyndigede organer, der havde mere generelle opgaver, f.eks.: Asociación Española de Normalización y Certificación, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Istituto Italiano del Marchio di Qualità, Société National de Certification et d'Homologation, TÜV. Andre var derimod specialiseret inden for det elektriske område.

---

<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>

<sup>33</sup> Der henvises til Rådets direktiv 73/23/EØF af 19. februar 1973 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om elektrisk materiel bestemt til anvendelse inden for visse spændingsgrænser (EFT L 77 af 26.3.1973).

Afslutningsvis antages det, når man holder sig det potentielle markedes størrelse for øje, at **omkring 15 organer vil kunne anmode om at blive godkendt til flyvepladscertificering i forbindelse med hver af de tre løsningsmodeller.**

#### 2.9.2.4 Sammenfattende oversigt over de berørte enheder

Afslutningsvis er antallet af potentielt berørte enheder for hver løsningsmodel opstillet i tabel 51 nedenfor:

LØSNINGSMODEL		Anslået antal				
Id.	Beskrivelse	Flyvepladser	Flyvepladsoperatører	Ground handling-virksomheder	Bedømmelsesorganer	Myndigheder
8A	Enklere flyvepladser, på anmodning	<b>690</b>	<b>690</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>46 (passivt) + agenturet (aktivt)</b>
8B	Alle flyvepladser, på anmodning	<b>900 (690 + 210)</b>	<b>820</b>			
8C	Enklere flyvepladser, altid	<b>2 300</b>	<b>2 300</b>			<b>15 (aktivt)</b>

**Tabel 51: Antal enheder, der berøres af bedømmelsesorganer**

#### 2.9.3 Sikkerhedsvirkning

Nogle af de organer, der er nævnt i punkt 2.9.2.3, har et anerkendt ry inden for kvalitetscertificering, som de har opbygget gennem flere årtier. Ingen af dem har dog direkte erfaring med flyvepladscertificering. På den anden side har flyvepladsoperatører og de respektive myndigheder etableret tillid, specifik ekspertise og gensidig respekt, der også er opbygget gennem årene.

Det er umuligt at sætte nøjagtige tal på sikkerhedsvirkningen af at indføre begrebet bedømmelsesorganer. Der er dog generel enighed blandt størstedelen af eksperterne om, at regelsættet skal forblive relativt stabilt og ikke ændre sig fuldstændigt fra dag til dag, hvis det høje sikkerhedsniveau, der allerede er nået, skal bevares. Derfor vil vi i det mindste forsøge at gennemføre en kvalitativ analyse af virkningerne af at indføre bedømmelsesorganerne på dette område. Det antages således, at indførelse af bedømmelsesorganer for mindre komplekse flyvepladser, der i dag ofte ikke er underlagt certificering, kun kan forbedre situationen via sikkerhedstilsyn udført af en tredjepart. På disse flyvepladser (f.eks. flyveklubber) er trafikmængden, luftfartøjernes størrelse og flyvehavariers konsekvenser under alle omstændigheder mindre. Det kan straks være værre at give bedømmelsesorganerne bemyndigelse til at certificere større flyvepladser, da næsten alle kompetente luftfartsmyndigheder har en sådan veletableret proces og også er i besiddelse af den nødvendige ekspertise. Når operatører af mindre komplekse flyvepladser gives et valg, vil det endvidere muliggøre en gnidningsfri udvikling af systemet uden større ustabilitet.

Med andre ord vil løsningsmodel 8A (kun mindre komplekse flyvepladser på anmodning) kunne medføre en mindre fordel i sikkerhedsmæssig henseende. At gøre en sådan fremgangsmåde obligatorisk alle steder (dvs. løsningsmodel 8C), selv når situationen ikke er moden hertil, vil derimod medføre en mindre negativ virkning. Løsningsmodel 8B vil kunne få

en større negativ virkning som følge af de utilstrækkelige erfaringer, som de bemyndigede organer indtil videre har indhøstet. Flyvepladsoperatørernes sikkerhedsstyringssystem vil i ingen af tilfældene blive berørt.

Ovenstående betragtninger kan opsummeres i tabel 52 nedenfor:

Resultatindikatorer for bedømmelsesorganernes virkninger på sikkerheden	Løsningsmodellernes point		
	8A	8B	8C
<b>Bedømmelsesorganernes rolle</b>	<b>Mindre komplekse flyvepladser, på anmodning</b>	<b>Alle flyvepladser, på anmodning</b>	<b>Mindre komplekse flyvepladser, altid</b>
Styringssystem indført af store flyvepladsoperatører	0	0	0
Indikatorer for flyvepladssikkerhed (regelsættets stabilitet)	1	-3	-1
<b>I ALT</b>	<b>1</b>	<b>- 3</b>	<b>- 1</b>
<b>VÆGTET TOTAL (Point x 3 for sikkerhed)</b>	<b>3</b>	<b>- 9</b>	<b>- 3</b>

**Tabel 52: Bedømmelsesorganers sikkerhedsvirkning**

Det fremgår af tabel 52 ovenfor (skønt kun i kvalitativ henseende), at det kan anslås, at kun løsningsmodel 8B, der er meget forskellig fra den lovgivning, der findes nu, vil kunne forårsage sikkerhedsrisici som følge af den pludselige ustabilitet. Selv løsningsmodel 8C vil forårsage ustabilitet, men dens virkninger på den samlede risiko vil være meget mindre, da den vil være begrænset til mindre komplekse flyvepladser, der benyttes af små luftfartøjer og meget sjældent til erhvervsmæssig taxifyvning (dvs. meget få passagerer). Løsningsmodel 8A vil derimod have en mindre positiv sikkerhedsvirkning.

#### 2.9.4 Økonomisk virkning

##### 2.9.4.1 Godkendelse af bedømmelsesorganer

Godkendelse af (og efterfølgende tilsyn med) bedømmelsesorganerne er en proces svarende til den, der anvendes ved standardisering af luftfartsmyndighederne. I punkt 2.6.4.1 ovenfor er der allerede foretaget skøn over den indsats, der er nødvendig i forbindelse med sidstnævnte.

Selv for en sådan godkendelsesproces antages det således, at der vil foreligge en generel tilsynsplan for regelmæssige audits foretaget af bedømmelsesorganerne baseret på 1 besøg hvert andet år (hyppighed = 1:2 = 0,5 besøg om året). Derudover kan der dog gennemføres ad hoc-besøg under særlige omstændigheder. Så hyppigheden antages at være 10 % højere: 0,55.

Sådanne besøg vil normalt vare 5 dage og udføres af et hold på 3 revisorer. Den gennemsnitlige indsats pr. inspektionsbesøg er så 5 dage x 7,5 timer x 3 personer = 112,5 arbejdstimer.

Da hyppigheden af sådanne besøg pr. år anslås til 0,55, betyder dette (112 x 0,55), at der i gennemsnit er behov for **omkring 62 årlige arbejdstimer til gennemførelse af godkendelsesprocessen (og det efterfølgende tilsyn) for et enkelt bedømmelsesorgan over den toårige planlægningsperiode.**

Det vil imidlertid også være nødvendigt at koordinere og forberede besøgene, rapportere resultaterne og følge op på planer om eventuelle korrigerende foranstaltninger.

Det nødvendige antal arbejdstimer, som skal bruges på godkendelse af et bedømmelsesorgan, anslås derfor til i gennemsnit at være 3 gange højere (dvs. en uge til besøget plus 2 ugers skrivebordsarbejde i forbindelse hermed) end de 62 timer, der er nævnt ovenfor. Derfor **er der i gennemsnit behov for  $62 \times 3 = 186$  timer om året til godkendelse af et bedømmelsesorgan på flyvepladsområdet**, omfattende de faktiske besøg og tilknyttet skrivebordsarbejde før og efter besøget.

I punkt 2.9.2.3 ovenfor anslås antallet af bedømmelsesorganer til 15, og den årlige arbejdsindsats i forbindelse med godkendelse af disse vil derfor blive i alt:

- 186 timer x 15 bedømmelsesorganer = omkring 2 790 arbejdstimer om året
- hvilket svarer til **omkring 2 FTE'er**.

Ifølge **løsningsmodel 8C** vil **luftfartsmyndighederne** godkende og efterfølgende føre tilsyn med disse 15 bedømmelsesorganer. Da personaleudgifterne for disse anslås til 138 600 EUR/FTE, vil den samlede økonomiske byrde ligge i størrelsesordenen **277 200 EUR om året**.

Ifølge **løsningsmodel 8A og 8B** vil ansvaret for godkendelsen derimod ligge hos **agenturet**. Personaleudgifterne for agenturet er blevet anslået til at ligge i størrelsesordenen 150 000 EUR/FTE. Derfor vil den økonomiske byrde i dette tilfælde ligge omkring **300 000 EUR om året**.

Godkendelsesbesøg kræver dog ofte også en arbejdsindsats fra de organer, der foretages audit af. Det antages, at de i gennemsnit beskæftiger 1 koordinator i hver af de 5 dage, besøget varer (= 37,5 arbejdstimer). Ganges 37,5 med hyppigheden på 0,55 fører det til 20 arbejdstimer om året i hvert enkelt bedømmelsesorgan. Selv de organer, der skal godkendes (eller føres tilsyn med efter godkendelse), skal imidlertid udfylde spørgeskemaer og fremlægge oplysninger. Det antages derfor, at de i gennemsnit skal bruge dobbelt så lang tid = 40 arbejdstimer om året på at blive godkendt og opretholde godkendelsen på flyvepladsområdet. For de 15 bedømmelsesorganer, der er omfattet af anvendelsesområdet, udgør dette i alt:

- 40 timer x 15 bedømmelsesorganer = omkring 600 arbejdstimer om året
- dvs. omkring 0,5 FTE
- eller, hvis de gennemsnitlige personaleudgifter for bedømmelsesorganerne svarer til myndighedernes udgifter, en samlet skønnet udgift for alle 15 berørte organer på omkring 69 300 EUR om året.

**Afslutningsvis kan udgifterne til godkendelse af bedømmelsesorganer på flyvepladsområdet anslås i tabel 53 nedenfor:**

Parameter	For agenturet	I alt for de 15 kompetente myndigheder	For 15 bedømmelsesorganer	I ALT
<b>Løsningsmodel 8A eller 8B = Agenturet foretager godkendelse</b>				
FTE'er	2	0	0,5	<b>2,5</b>
1 000 EUR 2006	300	0	69	<b>369</b>
<b>Løsningsmodel 8C = Myndighederne foretager godkendelse</b>				
FTE'er	0	2	0,5	<b>2,5</b>
1 000 EUR 2006	0	277	69	<b>346</b>



### **Tabel 53: Anslåede udgifter til godkendelse af bedømmelsesorganer**

Udgiften til godkendelse af bedømmelsesorganerne ligger derfor i størrelsesordenen 350 000 EUR om året, men løsningsmodel 8C (dvs. godkendelse foretages af myndighederne) vil koste omkring 6 % mindre.

#### 2.9.4.2 Flyvepladscertificering

De grundlæggende udgifter til flyvepladscertificering anslås i punkt 2.6.4.2 ovenfor, navnlig i tilknytning til løsningsmodel 3B (dvs. 3 000 omfattet af EU-lovgivningens anvendelsesområde, men 700 store flyvepladser er allerede underlagt certificering):

- 165 FTE'er og 22 869 000 EUR (2006) om året for myndighederne
- 52 FTE'er og 7 207 000 EUR for flyvepladsoperatører.

Ovenstående tal er beregnet ud fra den antagelse, at myndigheden skal bruge 120 arbejdstimer på at certificere en mindre kompleks flyveplads, mens flyvepladsoperatøren skal bruge 38 timer. Det antages, at der kræves 3 gange så mange arbejdstimer (til certificering og årligt tilsyn) i forbindelse med større flyvepladser: dvs. 360 timer for myndigheden og 114 for operatøren. Det bemærkes, at 360 timer/flyveplads x 700 flyvepladser giver 252 000 timer, hvilket svarer til omkring 200 FTE'er: dvs. næsten svarende til dataene i punkt 2.3.3.3 ovenfor.

Den grundlinje, i forhold til hvilken den økonomiske virkning af at bemyndige bedømmelsesorganerne skal beregnes, kan således opstilles i tabel 54 nedenfor:

Parameter	For myndigheder	For flyvepladsoperatører	I ALT
<b>Løsningsmodel 8A = Enklere flyvepladser, på anmodning</b>			
Arbejdstimer/mindre flyveplads	120	38	158
Arbejdstimer x 690 mindre flyvepladser	82 800	26 220	109 020
FTE'er	66	21	87
1 000 EUR 2006	<b>9 148</b>	<b>2 911</b>	<b>12 059</b>
<b>Løsningsmodel 8B = Alle flyvepladser, på anmodning</b>			
Arbejdstimer/stor flyveplads	360	114	474
Arbejdstimer x 210 store flyvepladser	75 600	23 940	99 540
FTE'er	60	19	79
1 000 EUR 2006	8 316	2 633	10 949
Arbejdstimer/mindre flyveplads	120	38	158
Arbejdstimer x 690 mindre flyvepladser	82 800	26 220	109 020
FTE'er	66	21	87
1 000 EUR 2006	9 148	2 911	12 059
I ALT	<b>17 464</b>	<b>5 544</b>	<b>23 008</b>
<b>Løsningsmodel 8C = Enklere flyvepladser, altid</b>			
Arbejdstimer/mindre flyveplads	120	38	158
Arbejdstimer x 2 300 mindre flyvepladser	276 000	87 400	363 400
FTE'er	219	69	288
1 000 EUR 2006	<b>30 353</b>	<b>9 563</b>	<b>39 917</b>

**Tabel 54: Grundomkostninger til flyvepladscertificering**

Det antages således, at flyvepladsoperatørernes arbejdsindsats ikke vil ændre sig, mens bedømmelsesorganerne for at "åbne et nyt marked" er nødt til at tilbyde priser, der ligger omkring 10 % under de certificeringsgebyrer, som de kompetente myndigheder opkræver. Bedømmelsesorganerne vil derfor muligvis kunne føre til følgende besparelser:

- omkring 942 000 EUR om året (dvs. 10 % af 9 148 000) i forbindelse med løsningsmodel 8A
- omkring 1 750 000 EUR om året (dvs. 10 % af 17 464 000) i forbindelse med løsningsmodel 8B
- omkring 3 035 000 EUR om året (dvs. 10 % af 30 353 000) i forbindelse med løsningsmodel 8C.

#### 2.9.4.3 Sammendrag af de økonomiske virkninger

Nedenstående tabel 55 kan udarbejdes på grundlag af konklusionerne i ovenstående punkt 2.9.4.1 til 2.9.4.7 for at sammenligne de økonomiske virkninger af de tre løsningsmodeller vedrørende bedømmelsesorganernes rolle:

Anslåede udgifter til regulering vedrørende bedømmelsesorganer	Tusinde EUR (2006) om året		
	8A	8B	8C
<b>Bedømmelsesorganernes rolle</b>	<b>Enklere flyvepladser, på anmodning</b>	<b>Alle flyvepladser, på anmodning</b>	<b>Enklere flyvepladser, altid</b>
Godkendelse af bedømmelsesorganer	369	369	346
Styringssystem indført af store flyvepladsoperatører	0	0	0
Bemyndige bedømmelsesorganerne	- 942	- 1 750	- 3 035
<b>I ALT</b>	<b>- 573</b>	<b>- 1 381</b>	<b>- 2 689</b>

**Tabel 55: Sammendrag af de økonomiske virkninger af at bemyndige bedømmelsesorganerne**

Det skønnes således, at en bemyndigelse af bedømmelsesorganerne vil føre til nogle besparelser i forbindelse med alle løsningsmodeller. Disse besparelser er dog små for løsningsmodel 8A, mens de ligger i størrelsesordenen 1-1,5 mio. EUR om året for løsningsmodel 8B og dobbelt så meget for løsningsmodel 8C.

Ovenstående skøn kan derefter omsættes til point i tabel 56 nedenfor:

Resultatindikatorer for de økonomiske virkninger af at bemyndige bedømmelsesorganer	Løsningsmodellernes point		
	8A	8B	8C
<b>Bedømmelsesorganernes rolle</b>	<b>Enklere flyvepladser, på anmodning</b>	<b>Alle flyvepladser, på anmodning</b>	<b>Enklere flyvepladser altid</b>
Godkendelse af bedømmelsesorganer	- 2	- 2	- 1
Styringssystem indført af store flyvepladsoperatører	0	0	0
Bemyndige bedømmelsesorganerne	1	2	3
<b>I ALT</b>	<b>- 1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
<b>VÆGTET TOTAL (Point x 2 for økonomisk virkning)</b>	<b>- 2</b>	<b>0</b>	<b>4</b>

**Tabel 56: Point for de økonomiske virkninger af at bemyndige bedømmelsesorganerne**

### 2.9.5 Miljøvirkninger

Alle løsningsmodellerne anses for at være neutrale med hensyn til miljøvirkninger.

### 2.9.6 Sociale virkninger

Bemyndigelse af bedømmelsesorganerne kan i social henseende skabe nye stillinger i disse organer, erstatte stillinger i de kompetente myndigheder for certificering af flyvepladser og hos operatørerne. I punkt 2.9.4.2 ovenfor skønnes det, at myndighederne skal bruge omkring 37 FTE'er til certificering af de pågældende flyvepladser i forbindelse med løsningsmodel 8A.

Hvis den produktivitetsgevinst, der opnås via bedømmelsesorganerne, anslås til 5 %, vil disse stillinger kunne erstattes af 35 (dvs. 95 % af 37) FTE'er i de pågældende organer.

I forbindelse med løsningsmodel 8B vil 97 (dvs. 60 + 37) stillinger i myndighederne kunne erstattes af (95 %) stillinger i bedømmelsesorganerne: dvs. 92. I forbindelse med løsningsmodel 8C vil 124 FTE'er i myndighederne kunne erstattes af (95 %) 118 stillinger i bedømmelsesorganerne.

Derudover anslås det, at revisorerne skal bruge 2 FTE'er på at godkende bedømmelsesorganerne. Ifølge løsningsmodel 8A og 8B vil dette skabe to nye stillinger i agenturet. Ifølge løsningsmodel 8C vil denne indsats blive fordelt mellem 15 myndigheder:  $2/15 = 0,13$  ekstra FTE i hver af dem. Dette tal er dog så lavt, at det antages, at disse opgaver kan dækkes ind via omrokeringer i organisationen, uden at der skabes nogen nye stillinger.

Tallet på i alt 0,5 FTE'er fordelt på 15 bedømmelsesorganer (dvs. 0,03 FTE'er) er også så lille, at det ikke vil medføre oprettelse af nye stillinger.

Det forventes ikke, at nogen af løsningsmodellerne vil indvirke på antallet af stillinger hos flyvepladsoperatørerne.

Antallet af berørte stillinger er opsummeret i tabel 57 nedenfor:

Stillinger	Agentur	Myndigheder	Bedømmelsesorganer	I ALT
<b>Løsningsmodel 8A = Enklere flyvepladser, på anmodning</b>				
Godkendelse af bedømmelsesorganer	2	0	0	2
Certificering af flyvepladser	0	- 37	35	- 2
<b>I ALT</b>	2	- 37	35	<b>0</b>
<b>Løsningsmodel 8B = Alle flyvepladser, på anmodning</b>				
Godkendelse af bedømmelsesorganer	2	0	0	2
Certificering af flyvepladser	0	- 97	92	- 5
<b>I ALT</b>	2	- 97	92	<b>- 3</b>
<b>Løsningsmodel 8C = Enklere flyvepladser, altid</b>				
Godkendelse af bedømmelsesorganer	0	0	0	0
Certificering af flyvepladser	0	- 124	118	- 6
<b>I ALT</b>	0	- 124	118	<b>- 6</b>

**Tabel 57: Bedømmelsesorganernes betydning for antallet af stillinger**

Løsningsmodel 8A vil således kunne flytte nogle stillinger fra enhver af de kompetente myndigheder (i dette tilfælde 46, passiv rolle) til ethvert af bedømmelsesorganerne uanset nationale grænser i EU 27 + 4. Den vil så få en mindre positiv social virkning med hensyn til etablering af det indre marked, uden at der samlet set skabes eller nedlægges stillinger.

Løsningsmodel 8B vil også bidrage til det indre marked, men antallet af berørte arbejdstagere er større end for løsningsmodel 8A. Endnu flere arbejdstagere vil blive berørt af løsningsmodel 8C med en mindre reduktion i antallet af stillinger.

Afslutningsvis kan de enkelte løsningsmodellens sociale virkning opsummeres i tabel 58:

Resultatindikatorer for de sociale virkninger af at bemyndige bedømmelsesorganer	Løsningsmodellernes point		
	8A	8B	8C
<b>Bedømmelsesorganernes rolle</b>	<b>Enklere flyvepladser, på anmodning</b>	<b>Alle flyvepladser, på anmodning</b>	<b>Enklere flyvepladser, altid</b>
Styringssystem indført af store flyvepladsoperatører	0	0	0
Etablering af det indre marked (dvs. samling)	1	1	1
Medarbejdere i agenturet, som skal varetage regelfastsættelse, standardisering og sikkerhedsanalyse	1	1	0
Medarbejdere i de kompetente myndigheder, der beskæftiger sig med certificering og tilsyn	- 1	- 2	- 3
Bemyndige bedømmelsesorganerne	1	2	3
<b>I ALT</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>VÆGTET TOTAL (Point x 2 for social virkning)</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>2</b>

**Tabel 58: Point for de sociale virkninger af at bemyndige bedømmelsesorganerne**

*2.9.7 Virkninger på andre luftfartskrav, der ligger uden for det nuværende EASA-anvendelsesområde*

Alle løsningsmodellerne vil få en mindre positiv virkning i form af samordning af luftfartslovgivningen med den "nye metode".

*2.9.8 Multikriterieanalyse og anbefalet løsningsmodel*

Ifølge den metode, der er beskrevet i punkt 2.1.2, og de point, der er tildelt i punkt 2.9.3 til 2.9.7 ovenfor, kan følgende matrice for multikriterieanalyse opstilles:

Vægtede point for løsningsmodellerne i tilknytning til bedømmelsesorganer		8A	8B	8C
Virkningsområde	Vægt	Kun enklere flyvepladser, på anmodning	Alle flyvepladser, på anmodning	Kun enklere flyvepladser, men altid
Sikkerhedsområdet	3	3	-9	-3
Det økonomiske område	2	- 2	0	4
Miljøområdet	3	0	0	0
Det sociale område	2	4	4	2
På andre bestemmelser	1	1	1	1
<b>VÆGTET TOTAL</b>		<b>6</b>	<b>- 4</b>	<b>4</b>

**Tabel 59: Multikriterieanalyse for bedømmelsesorganer**

Det fremgår af denne tabel, at løsningsmodel 8B ser ud til at have en negativ virkning. Blandt de resterende to løsningsmodeller opnår 8A flere point end 8C.

Løsningsmodel 8A får navnlig højere point end 8C i sikkerhedsmæssig og social henseende, mens den vil føre til færre økonomiske besparelser (minimale for 8A og i størrelsesordenen - 2,5 mio. EUR om året for 8C).

Derfor har agenturet medtaget løsningsmodel 8A (dvs. bedømmelsesorganer bemyndiget til at certificere enklere flyvepladser og flyvepladsoperatører, hvis ansøgerne anmoder herom) i sin udtalelse.

## **2.10 Analyse af virkningerne for rednings- og brandslukningsmandskab**

### *2.10.1 Alternative løsningsmodeller*

Følgende alternative løsningsmodeller for uddannelse, kvalifikation, faglig kompetence og helbredstilstand hos rednings- og brandslukningsmandskab blev påvist i punkt 2.5.2 ovenfor:

- 2A): rednings- og brandslukningsmandskab reguleret generelt og ikke specifikt inden for luftfart
- 2B): som 2A plus specifik luftfartskompetenceplan og helbredskrav
- 2C): rednings- og brandslukningsmandskab også reguleret via fælles luftfartsregler, der administreres af kompetente myndigheder, navnlig vedrørende helbredsmæssig egnethed.

### *2.10.2 Målgruppe og antal berørte enheder*

Alle operatørerne (dvs. omkring 1 750) af de 3 000 flyvepladser, der er omfattet af forslaget til EU-lovgivning, vil blive berørt, og det samme vil alle de kompetente myndigheder eller bedømmelsesorganerne. Agenturet er ikke tiltænkt nogen rolle i forbindelse med forvaltning af eller tilsyn med de menneskelige ressourcer.

Der findes dog ikke i øjeblikket nogen krav i hverken ICAO eller EU til antallet af ansatte i rednings- og brandslukningstjenesterne. Der kan derfor ikke fremlægges noget pålideligt skøn over antallet.

### *2.10.3 Sikkerhedsvirkning*

Luftfartsmiljøet er usædvanligt både med hensyn til flyvepladsindretning og selve luftfartøjet. I nødsituationer skal rednings- og brandslukningskøretøjer kunne bevæge sig hurtigt og sikkert og øjeblikkeligt finde den rigtige retning på flyvepladsen. De skal dernæst kunne bekæmpe brande, der omfatter særligt luftfartøjsmateriale, eller de skal åbne eller trænge ind i brændstoftanke. Rednings- og brandfolk skal ud over deres grunduddannelse som medlemmer af brandslukningstjenesterne uddannes korrekt (og løbende) i at udføre sådanne opgaver. Løsningsmodel 2A vil ikke opfylde disse behov, mens 2B og 2C vil. Derudover vil løsningsmodel 2A også udgøre et tilbageskridt i forhold til den aktuelle situation, hvor en række lande rent faktisk har fastsat krav til rednings- og brandslukningsmandskab på flyvepladser.

Vedtagelse af fælles regler for rednings- og brandslukningstjenester og tilknyttet personale i EU 27 + 4 vil i forbindelse med løsningsmodel 2B og 2C have en positiv sikkerhedsvirkning takket være fælles regler, mens dette også vil kunne bidrage til udviklingen af ICAO-bilag 14 om specifikke emner. Løsningsmodel 2A vil ikke medføre sådanne fordele.

De tre løsningsmodellers sikkerhedsvirkning kan sammenfattende opstilles i tabel 60 nedenfor:

Resultatindikatorer for sikkerhedsvirkningen af regulering vedrørende rednings- og brandslukningsmandskab	Løsningsmodellernes point		
	2A	2B	2C):
	Ingen luftfartskrav	Luftfartskrav	Myndighedernes certificering af rednings- og brandfolk
Vedtagelse af fælles gennemførelsesbestemmelser	0	1	1
Udvikling af ICAO-bilag 14	0	1	1
Kompetenceplaner for flyvepladsmedarbejdere	- 3	3	3
<b>I ALT</b>	<b>- 3</b>	<b>5</b>	<b>5</b>
<b>VÆGTET TOTAL (Point x 3 for sikkerhed)</b>	<b>- 9</b>	<b>15</b>	<b>15</b>

**Tabel 60: Sikkerhedsvirkningerne af løsningsmodellerne vedrørende rednings- og brandslukningsmandskab**

Det fremgår af tabel 60 ovenfor, at løsningsmodel 2A ikke vil opfylde sikkerhedskravene, mens både 2B og 2C vil nå dette mål lige godt.

#### 2.10.4 Økonomisk virkning

Da der ikke findes noget skøn over antallet af ansatte i rednings- og brandslukningstjenesterne, benyttes kun en kvalitativ fremgangsmåde til vurdering af den økonomiske virkning af de tre løsningsmodeller.

Det antages derfor ikke, at løsningsmodel 2A vil medføre ekstraomkostninger (point = 0, dvs. neutral).

Derimod kan løsningsmodel 2B have en begrænset virkning i de få tilfælde, hvor der ikke i øjeblikket findes nogen specifikke luftfartskrav til rednings- og brandslukningsmandskab (point = - 1).

Endelig vil løsningsmodel 2C have den største negative økonomiske virkning, da de kompetente myndigheder skal udføre ekstra papirarbejde for at gennemføre den (point = - 2).

I overensstemmelse med den metode, der er beskrevet i punkt 2.1.2 ovenfor, skal alle de tre tildelte point ovenfor ganges med en "vægt" på 2, hvilket fører til følgende "vægtede" point:

- løsningsmodel 2A (dvs. ingen luftfartskrav): "vægtet" point 0
- løsningsmodel 2B (dvs. luftfartskrav, der henhører under flyvepladsoperatørens ansvar): "vægtet" point -2
- løsningsmodel 2C (dvs. luftfartskrav, der henhører under den kompetente myndigheds ansvar, herunder autorisering af rednings- og brandslukningsmandskab): "vægtet" point -4.

#### 2.10.5 Miljøvirkninger

Alle tre løsningsmodeller anses for at være neutrale med hensyn til miljøvirkninger.

### 2.10.6 Sociale virkninger

Når myndigheden har udstedt en autorisation, er risikoen for arbejdsløshed som følge af tab (selv midlertidigt) af faglig kompetence eller helbred meget højere. Så løsningsmodel 2C får negative point i social henseende (point - 3 x "vægt" 2 = - 6).

Løsningsmodel 2A (dvs. ingen specifikke luftfartskrav) anses for at være neutral i social henseende (point = 0).

Endelig anses løsningsmodel 2B for at have en positiv social virkning, fordi den forbedrer arbejdets kvalitet og faglige indhold, samtidig med at der afsættes arbejdstimer til uddannelse og øvelser (point 2 x "vægt" 2 = 4).

### 2.10.7 Virkninger på andre luftfartskrav, der ligger uden for det nuværende EASA-anvendelsesområde

Ingen af de tre løsningsmodeller vil indvirke på andre luftfartskrav, der ligger uden for EASA's anvendelsesområde.

### 2.10.8 Multikriterieanalyse og anbefalet løsningsmodel

På grundlag af den metode, der er beskrevet i punkt 2.1.2 og de point, der er tildelt i punkt 2.10.3 til 2.10.7, kan følgende matrice for multikriterieanalyse opstilles:

Vægtede point for løsningsmodellerne i tilknytning til rednings- og brandslukningsmandskab		2A	2B	2C
		Ingen luftfartskrav	Luftfartskrav	Myndighedernes certificering af rednings- og brandfolk
Virkningsområde	Vægt			
Sikkerhedsområdet	3	- 9	15	15
Det økonomiske område	2	0	- 2	- 4
Global interoperabilitet	1	- 3	3	1
Miljøområdet	3	0	0	0
Det sociale område	2	0	4	- 6
Andre luftfartsregler	1	0	0	0
<b>VÆGTET TOTAL</b>		<b>- 12</b>	<b>20</b>	<b>6</b>

**Tabel 61: Multikriterieanalyse vedrørende rednings- og brandslukningsmandskab**

Det fremgår af denne tabel, at løsningsmodel 2A ser ud til at have en stor negativ virkning. Blandt de resterende to løsningsmodeller får 2B næsten tre gange så mange point som 2C.

Løsningsmodel 2B får navnlig højere point end løsningsmodel 2C i social henseende og med hensyn til global interoperabilitet.

Derfor har agenturet medtaget løsningsmodel 2B (dvs. specifikke faglige og helbredsmæssige krav til ansatte i rednings- og brandslukningstjenester, der henhører under flyvepladsoperatørens ansvar) i sin udtalelse.



### 3. Konklusioner

Efter at have analyseret virkningerne af hver enkelt løsningsmodel i forhold til de specifikke mål med den foreslåede politik med hensyn til sikkerhed, økonomiske virkninger, global interoperabilitet, miljøaspekter og sociale aspekter samt i forhold til andre politikker (f.eks. "den nye metode" eller "det fælles europæiske luftrum") foreslår agenturet i sin udtalelse følgende udvalgte løsningsmodeller:

- Løsningsmodel 3B (jf. afsnit 2.6 ovenfor) for EU-lovgivningens anvendelsesområde vedrørende flyvepladssikkerhed og -interoperabilitet (dvs. at alle flyvepladser, der er åbne for offentlig brug, er underlagt fælles EU-regler), fordi den fik dobbelt så mange point som de alternative løsningsmodeller med hensyn til sikkerhed, fordi det er den billigste løsning, og fordi den vil kunne skabe et betydeligt antal nye kvalificerede stillinger i den private sektor, hos lufthavnsoperatørerne og i ground handling-virksomheder.
- Løsningsmodel 4C (jf. afsnit 2.7 ovenfor) vedrørende regulering af flyvepladsudstyr (dvs. specifikke regler og/eller ETSO-godkendelser og certificering af konstruktionen af flyvepladsudstyr, når det er nødvendigt af sikkerhedshensyn. Overensstemmelseserklæring for det producerede udstyr underskrevet af fabrikanten. Indførelse på stedet, drift eller brug og vedligeholdelse under flyvepladsoperatørens ansvar, kontrolleret i forbindelse med lufthavnens certificeringsproces: dvs. ingen separat verifikationerklæring), fordi den fik mange flere point for sikkerhed end den alternative løsningsmodel 4A, fordi den valgte løsningsmodel 4C vil kunne danne grundlaget for en bedre miljøforvaltning på flyvepladser, og fordi den vil kunne forbedre kvaliteten og antallet af stillinger i organisationer, der konstruerer og producerer flyvepladsudstyr, samtidig med at den er billigere end løsningsmodel 4B.
- Løsningsmodel 7C (jf. afsnit 2.8 ovenfor) vedrørende certificeringsprocessen for flyvepladsoperatører (dvs. mulighed for at anmode om et "enkelt" flyvepladsoperatørcertifikat på virksomhedsplan, hvis det ønskes, for operatører, der driver flere flyvepladser og har etableret centrale funktioner for sikkerhedsstyring, kvalitetsstyring og intern audit), fordi den fik dobbelt så mange point som den alternative løsningsmodel 7B, navnlig i social henseende, da den hverken vil føre til nedlæggelse af arbejdspladser eller tvinge nogen flyvepladsoperatører til at omorganisere deres virksomhed. Derudover vil løsningsmodel 7C også have en positiv økonomisk virkning (dvs. føre til visse besparelser).
- Løsningsmodel 8A (jf. afsnit 2.9 ovenfor) vedrørende bedømmelsesorganernes rolle (dvs. bemyndige bedømmelsesorganer, der er godkendt af agenturet, til at certificere de mindst komplekse flyvepladser og deres operatører, men således at ansøgerne i sådanne tilfælde frit kan sende deres ansøgning til enten den kompetente luftfartsmyndighed eller til et bedømmelsesorgan), fordi den fik dobbelt så mange point som den alternative løsningsmodel, og navnlig fordi løsningsmodel 8A fik mange flere point end den alternative løsningsmodel 8C i sikkerhedsmæssig og social henseende og stadig fører til økonomiske besparelser, skønt disse ikke er særlig store.
- Løsningsmodel 2B (jf. afsnit 2.10 ovenfor) vedrørende rednings- og brandslukningsmandskab (dvs. fastsættelse af specifikke luftfartskrav til deres faglige kompetence og helbredstilstand, hvilket skal påvises under flyvepladsoperatørens ansvar), fordi den ud over at få høje point i sikkerhedsmæssig henseende også generelt fik tre gange så mange point som den alternative løsningsmodel 2C. Løsningsmodel 2B får navnlig højere point end løsningsmodel 2C i social henseende og med hensyn til global interoperabilitet.

Ovenstående forslag er også i overensstemmelse med de holdninger, som mange myndigheder/forvaltninger og erhvervslivet har givet udtryk for, og som blev fremsat i forbindelse med de omfattende høringer (jf. punkt 2.2.2 ovenfor) og navnlig i de 3 010 bemærkninger til NPA 6/2006 og de 103 reaktioner på det tilknyttede CRD-dokument.

En kombination af de fem udvalgte løsningsmodeller, der efterfølgende er medtaget i agenturets udtalelse om spørgsmålet, kunne resultere i de virkninger, der er sammenfattet i tabel 62 nedenfor:

Virkning		Valgte løsningsmodeller					I ALT	
		EU-lovgivningens anvendelses område	Flyveplads-udstyr	Certificeringsproces	Bedømmelsesorganer	Rednings- og brandfolk		
		3B	4C	7C	8A	2B		
Virkningsområde	Enhed	3 000 flyvepladser, der er åbne for offentlig brug	Verifikation del af certificering	Frivilligt enkelt certifikat	Enklere på anmodning	Luftfartskrav		
Sikkerhed		Vægtede point	57	12	0	3	15	<b>87</b>
Økonomisk	For agenturet	1 000 EUR om året	2 850	0	0	300	0	<b>3 150</b>
	I ALT	1 000 EUR om året	30 181	0	- 8 693	- 573	Ikke anslået	<b>20 915</b>
Miljø		Vægtede point	0	3	0	0	0	<b>3</b>
Socialt	Agenturet	Stillinger	19	0	0	2	Ikke anslået	<b>21</b>
	Myndigheder		107	0	- 3	- 37		<b>67</b>
	<b>Subtotal den offentlige sektor</b>		<b>126</b>	<b>0</b>	<b>- 3</b>	<b>- 35</b>		<b>88</b>
	Bedømmelsesorganer		0	0	0	35		<b>35</b>
	Flyvepladsoperatører		159	0	- 60	0		<b>99</b>
	Ground handling-virksomheder		245	0	0	0		<b>245</b>
	Konstruktion og produktion af flyveplads-udstyr		0	0	0	0		<b>0</b>
	<b>Subtotal den private sektor</b>		<b>404</b>	<b>0</b>	<b>- 60</b>	<b>35</b>		<b>379</b>
	<b>I ALT</b>		<b>530</b>	<b>0</b>	<b>- 63</b>	<b>0</b>		<b>467</b>
På andre krav		Vægtede point	0	0	2	1	0	<b>3</b>

**Tabel 62: Sammenfatning af virkningerne af agenturets forslag**

Ingen af de 5 valgte løsningsmodeller har en skadelig sikkerhedsvirkning. Tværtimod havde fire af dem (dvs. 3B, 4C, 8A og 2B) de højeste point i sikkerhedsmæssig henseende sammenlignet med de respektive alternativer. Den eneste undtagelse er løsningsmodel 7C (enkelt certifikat), da alle løsningsmodellerne i dette tilfælde blev anset for at være neutrale i sikkerhedsmæssig henseende.

Omkostningerne i tilknytning til en udvidelse af agenturets kompetencer til at omfatte bestemmelser om flyvepladssikkerhed og -interoperabilitet blev i den foreløbige konsekvensanalyse fra 2005 anslået til at ligge i størrelsesordenen 4,4 til 6,5 mio. EUR (2005) om året (kun til personale- og generalomkostninger i agenturet, mens der ikke blev taget hensyn til udgifterne for berørte aktører, men derimod for både ATM og flyvepladser). I denne konsekvensanalyse anslår agenturet de direkte ekstraomkostninger til 3,15 mio. EUR om året, hvilket er omkring 50 % af ovenstående foreløbige skøn: Dette er ikke overraskende, da der i denne konsekvensanalyse kun ses på flyvepladser og ikke på ATM/ANS. Kommissionens tjenestegrene anslåede disse omkostninger igen i 2006 til omkring 7,5 mio. EUR om året (ikke kun til agenturets direkte omkostninger, men for alle berørte aktører, idet det antages, at 1 500 flyvepladser henhører under EU-lovgivningens anvendelsesområde). I denne konsekvensanalyse anslås de samlede omkostninger til omkring 21 mio. EUR om året (dvs. 3 mio. EUR til agenturets årlige ekstraomkostninger + resten til de øvrige aktører), hvilket stadig bekræfter, at analysen har været proportional. Det skal dog understreges, at de samlede anslåede omkostninger i forbindelse med flyvehavarier og -hændelser, der kan tilskrives faktorer på flyvepladserne (infrastruktur, udstyr, drift), i EU 27 + 4 ligger på omkring 1 164 mio. EUR (2006) om året: dvs. 125 gange mere. Så selv om agenturets forslag kun medfører en kvantitativ sikkerhedsfordel på 2 % (dvs. 23,28 mio. EUR om året), vil det være i samme størrelsesorden som de anslåede samlede omkostninger i forbindelse med den foreslåede politik.

Derudover vil den foreslåede politik også danne grundlaget for eventuelle miljøfordele i fremtiden.

I social henseende kan den foreslåede politik ud over at bidrage til udviklingen af det indre marked og arbejdskraftens mobilitet skabe omkring 530 ekstra job i EU 27 + 4, heraf 21 i agenturet og 67 hos de kompetente myndigheder og resten i den private sektor.

Endelig vil den foreslåede politik også kunne bidrage til en bedre samordning af bestemmelserne om flyvepladssikkerhed og -interoperabilitet, ikke kun med EASA-grundforordningen, men også med "den nye metode" og med "det fælles europæiske luftrum".

På grundlag af denne konsekvensanalyse skønnes det således, at en udvidelse af EASA's beføjelser til at omfatte flyvepladssikkerhed og -interoperabilitet er berettiget, navnlig med hensyn til sikkerhed samt sociale og økonomiske fordele. Det anbefales derfor, at de nødvendige foranstaltninger sættes i gang, så Kommissionen kan fremlægge et lovforslag til den fælles beslutningsprocedure i 2008.