

**KONSEKVENSVURDERING AF LOVGIVNINGEN**

**OM**

**UDVIDELSE AF EASA-SYSTEMET TIL AT OMFATTE REGULERING AF  
LUFFTRAFIKSTYRING OG LUFTFARTSTJENESTER (ATM/ANS)**

## INDHOLDSFORTEGNELSE

<b>LISTE OVER AKRONYMER .....</b>	<b>5</b>
<b>SAMMENDRAG .....</b>	<b>7</b>
<b>1. INDLEDNING OG ANVENDELSESOMRÅDE.....</b>	<b>11</b>
1.1 INDHOLD.....	11
1.2 EN LØBENDE PROCEDURE FOR KONSEKVENSVURDERING.....	11
1.2.1 "Bedre regulering" .....	11
1.2.2 Kortlægning af problemet .....	12
1.2.3 Kommissionens indledende konsekvensanalyse.....	13
1.2.4 Kommissionens endelige konsekvensvurdering .....	13
1.2.5 Den nuværende konsekvensanalyse af lovgivningen .....	14
<b>2. KONSEKVENSVURDERING AF LOVGIVNINGEN .....</b>	<b>15</b>
2.1 METODE TIL KONSEKVENSVURDERING .....	15
2.1.1 Kvalitativ og kvantitativ vurdering.....	15
2.1.2 Vurderingsmetode .....	15
2.2 HØRING AF DE BERØRTE PARTER .....	17
2.3 PROBLEMANALYSE.....	18
2.3.1 Sikkerhedsniveauet for ATM/ANS-tjenester i Europa .....	18
2.3.1.1 Kilde til sikkerhedsoplysninger.....	18
2.3.1.2 Sikkerhedskultur og rapportering .....	18
2.3.1.3 Samlede antal ATM/ANS-havarier, hændelser og begivenheder .....	19
2.3.1.4 ATM/ANS-havarier, hændelser, begivenheder og tilknyttede kategorier ...	20
2.3.1.5 Havarier med dødelig udgang, hvor ATM/ANS var medvirkende.....	21
2.3.1.6 De væsentligste risikoområder .....	23
2.3.1.7. Omkostninger i forbindelse med sikkerhedshændelser .....	24
2.3.2 Retsgrundlag .....	25
2.3.2.1 Det overordnede retsgrundlag:.....	25
2.3.2.2 Regelfastsættelse og standardisering i Europa .....	25
2.3.2.3 Det fragmenterede retsgrundlag .....	26
2.3.3 Procedurer på nationalt plan .....	27
2.3.3.1 "Top ti" over eksempler på manglende overholdelse af bestemmelserne, identificeret af ESIMS.....	27
2.3.3.2 Nuværende indsats for at sikre sikkerhedstilsyn med ATM/ANS-tjenester.	28
2.3.4 Udfordringer forbundet med udviklingen .....	29
2.3.5 Konklusioner og begrundelse for EU-intervention .....	29
2.4 MÅL OG INDIKATORER .....	29
2.4.1 Mål.....	29
2.4.2 Generelle mål .....	30
2.4.3 Specifikke mål .....	30
2.4.4 Operationelle mål .....	32
2.4.5 Indikatorer .....	32
2.5 TILGÆNGELIGE MULIGHEDER .....	36
2.5.1 Muligheder for den indledende konsekvensanalyse .....	36
2.5.2 Muligheder, der behandles i denne konsekvensvurdering af lovgivningen.....	36
2.6 BEDSTE LØSNING FOR EN UDVIDELSE AF EASA'S KOMPETENCE TIL SIKKERHEDSREGULERING AF ATM/ANS.....	40
2.6.1 Alternative muligheder .....	40
2.6.2 Målgruppe og antal berørte enheder.....	40
2.6.2.1 Kompetente myndigheder .....	40
2.6.2.2 ATM/ANS-tjenesteudøvere .....	41
2.6.2.3 Andre udøvere af flere tjenester .....	43
2.6.2.4 Organisationer med ansvar for design, fremstilling og vedligeholdelse.....	44

2.6.2.5 Uddannelsesorganisationer og læger .....	45
2.6.2.6 Oversigt over berørte enheder .....	45
2.6.3 Indvirkning på sikkerheden .....	46
2.6.4 Økonomiske indvirkninger.....	50
2.6.4.1 Agenturets standardiseringsinspektioner .....	51
2.6.4.2 "Horisontal" regulering af sikkerheds- og kvalitetsstyringssystemer .....	52
2.6.4.3 Tilsyn med vedligeholdelsesorganisationer .....	53
2.6.4.4 Verificering af overensstemmelse for luftfartselektronik i luftfartøjer fra tredjelande.....	54
2.6.4.5 Omkostninger til skader .....	54
2.6.4.6 Agenturets sikkerhedsanalyser og regelfastsættelse .....	55
2.6.4.7 Sammenfatning af den økonomiske indvirkning.....	55
2.6.5 Indvirkninger på miljøet .....	56
2.6.6 Sociale indvirkninger.....	56
2.6.6.1 De kompetente myndigheder .....	56
2.6.6.2 Luftfartsindustrien .....	57
2.6.6.3 Eurocontrol og agenturet.....	57
2.6.6.4 Sammenfatning af de sociale indvirkninger.....	57
2.6.7 Indvirkning på andre fællesskabskrav, som ligger uden for EASA's nuværende kompetence.....	58
2.6.7.1 "En ny metode" .....	58
2.6.7.2 Udstedelse af licenser til luftfartsselskaber .....	58
2.6.7.3 Sammenfatning af indvirkningen på andre fællesskabskrav .....	59
2.6.8 Multikriterieanalyse (MCA) og anbefalet mulighed .....	60
2.7 DRIFTSKONCEPT .....	60
2.7.1 Alternative muligheder .....	60
2.7.2 Målgruppe og antal berørte enheder.....	61
2.7.2.1 Forskellige roller.....	61
2.7.2.2 Kompetente myndigheder.....	62
2.7.2.3 Konzeptudviklere.....	62
2.7.2.4 Lufttrafiktjenesteudøver .....	62
2.7.2.5 Oversigt over berørte enheder.....	63
2.7.3 Indvirkning på sikkerheden .....	63
2.7.4 Økonomiske indvirkninger.....	66
2.7.5 Indvirkninger på miljøet .....	68
2.7.6 Sociale indvirkninger.....	68
2.7.7 Indvirkning på andre fællesskabskrav, som ligger uden for EASA's nuværende kompetence.....	68
2.7.8 Multikriterieanalyse (MCA) og anbefalet mulighed .....	70
2.8 LUFTRAFIKREGULERING (ATFM).....	70
2.8.1 Alternative muligheder .....	70
2.8.2 Målgruppe og antal berørte enheder.....	71
2.8.2.1 Kompetente myndigheder .....	71
2.8.2.2 ATFM-udbydere .....	71
2.8.2.3 Andre interessenter, der er involveret i luftfartsoperationer .....	71
2.8.2.4 Andre interessenter i luftfartsindustrien .....	72
2.8.2.5 Oversigt over berørte enheder.....	72
2.8.3 Indvirkning på sikkerheden .....	72
2.8.4 Økonomiske indvirkninger.....	74
2.8.5 Indvirkninger på miljøet .....	76
2.8.6 Sociale indvirkninger.....	76
2.8.7 Indvirkning på andre fællesskabskrav, som ligger uden for EASA's nuværende kompetence.....	76
2.8.8 Multikriterieanalyse (MCA) og anbefalet mulighed .....	76
2.9 LUFTRUMSSTYRING (ASM) .....	77
2.9.1 Alternative muligheder .....	77
2.9.2 Målgruppe og antal berørte enheder.....	77

2.9.3	Indvirkning på sikkerheden .....	78
2.9.4	Økonomiske indvirkninger.....	79
2.9.5	Indvirkninger på miljøet .....	81
2.9.6	Sociale indvirkninger.....	81
2.9.7	Indvirkning på andre fællesskabskrav, som ligger uden for EASA's nuværende kompetence.....	81
2.9.8	Multikriterieanalyse (MCA) og anbefalet mulighed .....	81
2.10	SMÅ OG MELLEMLIGE VIRKSOMHEDER .....	82
2.10.1	Alternative muligheder .....	82
2.10.2	Målgruppe og antal berørte enheder .....	82
2.10.3	Indvirkninger på sikkerheden .....	83
2.10.4	Økonomiske indvirkninger.....	84
2.10.5	Indvirkninger på miljøet.....	85
2.10.6	Sociale indvirkninger .....	85
2.10.7	Indvirkning på andre fællesskabskrav, som ligger uden for EASA's nuværende kompetence.....	85
2.10.8	Multikriterieanalyse (MCA) og anbefalet mulighed.....	86
2.11	CERTIFICERING AF PANEUROPEISKE LUFTFARTSTJENESTEUDØVERE .....	86
2.11.1	Alternative muligheder .....	86
2.11.2	Målgruppe og antal berørte enheder .....	87
2.11.3	Indvirkninger på sikkerheden .....	87
2.11.4	Økonomiske indvirkninger.....	88
2.11.5	Indvirkninger på miljøet.....	89
2.11.6	Sociale indvirkninger .....	90
2.11.7	Indvirkning på andre fællesskabskrav, som ligger uden for EASA's nuværende kompetence.....	90
2.11.8	Multikriterieanalyse (MCA) og anbefalet mulighed.....	91
<b>3.</b>	<b>KONKLUSIONER.....</b>	<b>91</b>

**Liste over akronymer**

ACC	Flyvekontrolcenter
AIB	Luftfartshavarikommission
AFIS	Flyvepladsinformationstjeneste
AMC	Acceptable måder til udvisning af overholdelse
ANS	Luftfartstjenester
ANSP	Luftfartstjenesteudøver
AOC	Luftfartscertifikat
ASM	Luftrumsstyring
AST	Annual Safety Template
ATC	Flyvekontrolltjeneste
ATCO	Flyveleder
ATFM	Lufttrafikregulering
ATM	Lufttrafikstyring
ATS	Lufttrafiktjeneste
ATSP	Lufttrafiktjenesteudøver
CFIT	Kontrolleret flyvning imod terræn
CFMU	Central lufttrafikreguleringsenhed
CoO	Driftskoncepter
CRD	Dokument med reaktioner på bemærkninger
CS	Certificeringsspecifikation
CTR	Kontrolleret luftrumskapacitet omkring en flyveplads
DOA	Konstruktionsorganisationsgodkendelse
EASA	Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur
EC	Europa-Kommissionen
ECAC	Den Europæiske Konference for Civil Luftfart
EGNOS	Den europæiske geostationære navigations-overlay-tjeneste
ER	Væsentlige krav
ESARR	Eurocontrols sikkerhedskrav
ESIMS	Overvågnings- og støtteprogrammet til implementering af ESARR
EU	Den Europæiske Union
FAB	Funktionel luftrumsblok
FIR	Flyveinformationsregion
FMP	Lufttrafikreguleringsposition
FTE	Heltidsækvivalent
FUA	Fleksibel brug af luftrummet
GSA	Den Europæiske GNSS-Tilsynsmyndighed
GNSS	Verdensomspændende satellitnavigationssystem
HLG	Gruppe på Højt Plan
HST	Højhastighedstog

ICAO	Organisationen for International Civil Luftfart
ICASC	International Committee for Airspace Standards and Calibration (den internationale komité for luftrumsstandarder og kalibrering)
ICB	Rådgivende organ for luftfart
IFR	Instrumentflyveregler
IR	Gennemførelsesbestemmelser
IS-SG	Tværtjenstlig styringsgruppe
JAMC	Fælles (civil-militær) luftrumsstyringscelle
LCIP	Lokal konvergens- og gennemførelsesplan
MCA	Multikriterieanalyse
MS	Medlemsstat
NAA/NSA	National (eller civil) luftfartsmyndighed/tilsynsmyndighed
NPA	Meddelelse om foreslået ændring
OPS	Operationer
POA	Produktionsorganisationsgodkendelse
QMS	Kvalitetsstyringsystem
RIA	Konsekvensvurdering af lovgivningen
RNAV	Områdenavigation
RVSM	Reduced vertical Separation Minima (reduceret minimal vertikal adskillelse)
SARP	Standarder og anbefalede praksisser
SES	Fælles europæisk luftrum
SESAR	Single European Sky ATM Research (lufttrafikstyringsforskning vedrørende det fælles europæiske luftrum)
SJU	Fællesforetagendet SESAR
SMV	Små- og mellemstore virksomheder
SMS	Sikkerhedsstyringsystem
SRC	Sikkerhedsregelkommission
TSA	Midlertidigt afsondrede områder
TWR	Kontroltårn
UAS	Unmanned Aerial Systems (ubemandede luftfartssystemer)
UIR	Øvre flyveinformationsregion
VLJ	Very Light Jet (meget let jetflyvemaskine)

## Sammendrag

Formålet med denne konsekvensvurdering af lovgivningen (RIA) er ud fra et europæisk perspektiv at evaluere de mulige konsekvenser af at udvide grundforordningen<sup>1</sup> til også at omfatte lufttrafikstyring (ATM) og luftfartstjenester (ANS).

Den nuværende konsekvensvurdering er baseret på den foreløbige konsekvensvurdering, der blev udført i 2005 på vegne af Kommissionens tjenestegrene. Konsekvensvurderingen blev udført af agenturet i henhold til den metodologi, som agenturets administrerende direktør har vedtaget for gennemførelse af bestemmelserne i stk. 5.3 i agenturets procedure for fastlæggelse af regler.

De berørte parter er i vid udstrækning blevet hørt, og deres 1860 svar på NPA 2007-16 er medtaget i CRD 2007-16, som agenturet offentliggjorde den 18. marts 2008.

Konsekvensvurderingen understøtter agenturets udtalelse om, at EASA-systemet<sup>2</sup> skal anvendes til at:

- forbedre sikkerheden i forbindelse med ATM/ANS-tjenester, som kan forårsage 18 havarier årligt (1/3 af disse med dødsfald til følge) og omkring 90 000 hændelser inden for de næste to årtier,
- reducere de omkostninger, som risikerer at følge af ATM-/ANS-relaterede havarier og hændelser i EU 27+4<sup>3</sup>, og som antages at blive på omkring 680 mio. EUR årligt,
- gennemføre en helhedsløsning for regulering af den civile luftfartssikkerhed,
- indføre en holdbar lovgivningsramme i EU 27+4, som er klart afgrænset fra levering af tjenesteydelser samt fra andre former for regulering eller offentlige indgreb,
- støtte det paneuropæiske SESAR-projekt ved at samle sikkerhedsreguleringen ét sted for bedre at følge udviklingen og fremme gennemførelsen via en tidlig fastlæggelse af certificeringsmidler,
- øge indberetningshyppigheden for hændelser og ATM-hændelser.

Der er fastlagt generelle, specifikke og operationelle mål. Der er til den nuværende konsekvensvurdering af lovgivningen anvendt resultatindikatorer for de specifikke mål.

På baggrund af indkomne bemærkninger til NPA 2007-16 fandt agenturet det nødvendigt at evaluere konsekvenserne af at udvide grundforordningens anvendelsesområde og sammenholde dem med konsekvenserne af at lade agenturets sikkerhedsregulerende rolle indgå som en del af grundlaget for det fælles europæiske luftrum.

Agenturet udpegede også visse spørgsmål fremsat i NPA 2007-16, som krævede en konsekvensvurdering, før der kunne drages konklusioner:

- Spørgsmål 1 om, hvorvidt det er regeringen eller udbydere af lufttrafiktjenester, der fastlægger driftskoncepterne
- Spørgsmål 3 om, hvorvidt luftrumsstyring eller lufttrafikregulering skal betragtes som værende af reguleringsmæssig eller servicelateret karakter
- Spørgsmål 6 om, hvorvidt udøvelsen af visse tjenester bør underkastes certificering

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1).

<sup>2</sup> EASA-"systemet" omfatter de supplerende funktioner, som agenturet og de kompetente luftfartsmyndigheder i medlemsstaterne har i forbindelse med gennemførelsen af de forskellige reguleringsopgaver, som de er pålagt af lovgiveren.

<sup>3</sup> Island, Liechtenstein, Norge og Schweiz udgør sammen med de 27 EU-lande "EASA-systemet".

- Spørgsmål 8 om, hvorvidt det er agenturet, der skal foretage certificeringen, og om, hvilket kriterium der i så fald skal lægges til grund for definitionen af tjenestens paneuropæiske karakter.

Der er udarbejdet alternative muligheder for hvert enkelt punkt, der skal analyseres. Disse muligheder er blevet vurderet med henblik på at undersøge deres indvirkninger på sikkerhed, økonomi og miljø samt deres sociale indvirkning og sammenhæng med andre relevante EU-regler. De er efterfølgende blevet sammenlignet ved hjælp af ikke-dimensionale "vægtede scoringskriterier" i overensstemmelse med en multikriterieanalyse.

På baggrund af resultaterne af disse vurderinger besluttede agenturet i sin udtalelse at:

- vælge mulighed 0B (se afsnit 2.6), hvilket indebærer en udvidelse af anvendelsesområdet for grundforordningen, i stedet for at agenturets rolle indarbejdes i lovgivningen vedrørende det fælles europæiske luftrum, idet førstnævnte mulighed opnår dobbelt så høj en score med hensyn til sikkerhed end den sidste, samtidig med at den er den billigste ud fra et overordnet økonomisk perspektiv. Den har kun begrænsede sociale indvirkninger og kan nemt afhjælpes ved at overføre de pågældende heltidsækvivalenter til agenturet. Sidst, men ikke mindst, er det den eneste mulighed, der sikrer adskillelse mellem sikkerhedsaspektet og de andre aspekter i forordningen
- udelade mulighed 1A og 1B (se afsnit 2.7) og som følge deraf anbefale ikke at indføje bestemmelserne om sikkerhedsbestemmelserne for det "generiske" driftskoncept i grundforordningen. Dette vil under ingen omstændigheder forhindre fællesforetagendet SESAR og agenturet i at indgå aftaler om også at bidrage til at validere SESAR-sikkerhedsprojekter ud fra et reguleringsmæssigt synspunkt
- vælge mulighed 1C, ifølge hvilken det "specifikke" driftskoncept (som pålægger både luftrumsbrugerne og tjenesteyderne forpligtelser) er en regulerende aktivitet, uanset om den udføres på EU-plan eller nationalt plan. Denne løsning opnår en dobbelt så høj score som 1D (dvs. betragtes som en del af udøvelsen af tjenesteydelsen). Den opnår en meget bedre score på det sikkerhedsmæssige område, medfører ingen ekstra omkostninger og minimerer indvirkningen på anden lovgivning på luftfartsområdet, som ligger uden for agenturets kompetenceområder, samtidig med at den er miljømæssigt og socialt neutral
- vælge mulighed 3C (se afsnit 2.8), ifølge hvilken central lufttrafikregulering anses for at være af reguleringsmæssig karakter, hvorimod lokal/regional lufttrafikregulering anses for at være operationel. Denne mulighed vælges, da den medfører den største positive indvirkning på sikkerheden, de laveste omkostninger og er forenelig med principperne om og reglerne for en loyal konkurrence i det indre marked
- anbefale mulighed 3D (se afsnit 2.9), ifølge hvilken luftrumsstyringen på EU-plan eller nationalt plan samt under den strategiske, prætaktiske eller taktiske fase altid anses for at være en reguleringsfunktion. Denne mulighed anbefales, da den opnår højere score end de to alternativer, for så vidt angår sikkerhed og økonomi (ingen ekstraudgifter), samtidig med at den er forenelig med den nuværende lovgivning, der ligger uden for agenturets mandat. Dette forhindrer dog ikke, at staterne kan uddelegere funktioner inden for luftrumsstyring til lokale luftfartstjenesteudøvere, hvis de ønsker det
- vælge mulighed 6B (se afsnit 2.10), ifølge hvilken SMV'er, som tilbyder AFIS-tjenester (eller forpladstjenester), skal være underlagt proportionelle fælles regler og pålægges en forpligtelse til at afgive erklæring om deres kompetencer. Denne mulighed vælges, da den opnår en score, der er omkring fire gange så høj som alternativerne, navnlig for så vidt angår økonomisk effektivitet og relation til anden fællesskabslovgivning



- vælge mulighed 8C (se afsnit 2.11), ifølge hvilken luftfartstjenesteudøvere, som udbyder tjenester i fire medlemsstater eller derover, er underlagt tilsyn af agenturet. Denne mulighed vælges, da den opnår en dobbelt så høj score som de andre muligheder og overgår dem på det økonomiske område, samtidig med at det er den bedste løsning ud fra et sikkerhedsmæssigt perspektiv.

Ovennævnte forslag er i overensstemmelse med de synspunkter, som mange interessenter har givet udtryk for, idet de tager udgangspunkt i de omfattende høringer (se afsnit 2.2.) og ikke mindst i de 1860 indkomne bemærkninger til NPA 2007-16 og de 100 reaktioner på den tilknyttede CRD.

Indvirkningerne af en kombination af de seks valgte løsningsmuligheder sammenfattes i nedenstående skema:

Indvirkning		Valgte muligheder						I ALT		
		OB	1.C	3C	3D	6B	8B			
Punkt	Enhed	Udv. B.R	Gen. CoO* out; Spec. CoO regul.	Central ATFM reg.; reguleret på lokalt plan	ASM regul.	"selv-erkl." for SMV'er	Reel P-E af EASA			
Sikkerhed	Vægtet score	9	7,4	7	7,5	7,2	9	<b>47,1</b>		
Miljømæssigt	Vægtet score	0	0	0	0	1	0	<b>1</b>		
Økonomisk	For agenturet	1 000 EUR/år	3 150	0	15	0	600	<b>3 765</b>		
	I ALT	1 000 EUR/år	- 17 139	0	0	0	- 265,8	600	<b>- 16 805</b>	
Social	Agenturet	Jobs	21	0	0	0	0	0	<b>21</b>	
	ECTL**		- 10	0	0	0	0	0	<b>- 10</b>	
	Myndigheder		- 8	0	0	0	0	0	<b>- 8</b>	
	Delvist den off. sektor		<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>
	Delvist den private sektor		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	I ALT		<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>
På anden EU-lovgivning	Vægtet score	3	1,33	3	3	3	2,2	<b>15,53</b>		

\* Driftskoncept

\*\*EUROCONTROL

Ingen af de valgte løsningsmuligheder har en negativ indvirkning på sikkerheden. De opnår tværtimod den højeste score inden for sikkerhed i forhold til de forskellige alternativer.

Agenturets omkostninger i forbindelse med udvidelsen af EASA-systemet til at omfatte sikkerhedsregulering af ATM/ANS-tjenester anslås til i omegnen af 1,815 mia. EUR årligt, mens interessenterne anslås at opnå besparelser på op til 17 mio. EUR årligt, hvilket ikke blot skyldes en mindre forøgelse af sikkerheden (anslås til kun at være på omkring 1 %), men i højere grad tilskrives en effektivisering af processerne og sanering af lovgivningen.

Den foreslåede politik forventes endvidere at føre til en marginal forbedring af miljøbeskyttelsen.

På det sociale område vil den foreslåede politik kun have en ubetydelig indvirkning. Den vil ikke have nogen social indvirkning på den private sektor, som allerede er underlagt forpligtelser i henhold til det fælles europæiske luftrum. Den medfører nedlæggelse af otte stillinger hos de nationale myndigheder, som imidlertid nemt kan omlægges til at øge tilsynet med luftfartstjenesteudøverne. Der nedlægges otte stillinger i EUROCONTROL, som imidlertid kan overføres til agenturet. Der oprettes 16 nye stillinger i agenturet, bl.a. som følge af den gradvise overtagelse af EUROCONTROLS opgaver.

Endelig kan den foreslåede politik bidrage til i endnu højere grad at bringe sikkerhedsreguleringen af ATM/ANS-tjenester i overensstemmelse med ikke blot resten af grundforordningen, men også med den "nye strategi" og med anden lovgivning vedrørende luftfart og det indre marked. Agenturets kompetenceområde vil i overensstemmelse med anbefalingerne fra Gruppen på Højt Plan være strengt afgrænset til sikkerhedsregulering, hvilket også vil bidrage til en skarpere adskillelse mellem de forskellige roller, for så vidt angår det fælles europæiske luftrum.

På baggrund af denne konsekvensvurdering af lovgivningen anses udvidelsen af EASA-systemet til at omfatte regulering af sikkerheden og luft/jord-interoperabiliteten i forbindelse med ATM/ANS-tjenester at være berettiget, for så vidt angår de sikkerhedsmæssige og økonomiske fordele. En udvidelse vil også give mulighed for at effektivisere EU's luftfartslovgivning og gøre den mere konsekvent.

## 1. Indledning og anvendelsesområde

### 1.1 Indhold

Ifølge den seneste langtidsprognose fra EUROCONTROL<sup>4</sup> (scenarie C, øget økonomisk vækst samtidig med skærpede miljøkrav) forventes en **fortsat stigning af** lufttrafikken inden for de næste årtier. Alle øvrige interessenter er enige i forudsigelsen af denne generelle udvikling. Selvom eksperternes prognoser varierer med hensyn til de faktiske tal og den årlige procentvise stigning i den fortsatte vækst, kan det anføres, at den årlige vækstrate i Europa i perioden 2003-2007 var på gennemsnitligt 5,4 %.

Ifølge Kommissionens meddelelse<sup>5</sup> om gennemførelsen af lovgivningen om det fælles luftrum, har den internationale ustabilitet på energimarkedet ført til enorme stigninger i brændstofpriserne og fået luftfartsindustrien til at øge den økonomiske effektivitet, da den i vid udstrækning opererer på et liberaliseret indre marked i konkurrence med andre transportformer. Flyselskaberne har i den forbindelse identificeret udøvelse af luftfartstjenester og flyvemønstre som de vigtigste hovedområder til forbedring. Deres ønske om en forbedret levering af ATM/ANS-tjenester er blevet den største drivkraft for ændringer.

Kombinationen af øget vækst og bestræbelserne på at forbedre den økonomiske effektivitet vil sandsynligvis medføre **nye sikkerhedsmæssige udfordringer**, som beskrevet nedenfor i afsnit 2.3.1.

Øget kapacitet og forbedret sikkerhed samtidig med den størst mulige økonomiske effektivitet dannede afsæt for initiativet vedrørende det fælles europæiske luftrum, som allerede har opnået at sikre fællesskabet kompetence inden for lufttrafikstyring (ATM) og luftfartstjenester (ANS)<sup>6</sup>.

SESAR-projekter viser også en fortsat trafikforøgelse og bekræfter, at udfordringen består i at indføre et nyt system, som kan klare en **treobling af lufttrafikken**<sup>7</sup>, samtidig med at man som minimum bibeholder det nuværende serviceniveau, men til lavere priser for forbrugerne. Det betyder i store træk, at man skal kunne håndtere omkring 300 mio. IFR-flyvninger årligt i stedet for de nuværende 10 mio.

EASA-systemet, som er udarbejdet til at opfylde luftfartsindustriens behov på et konkurrencepræget marked, samt til at sikre et højt ensartet sikkerhedsniveau for civil luftfart, er af lovgiveren blevet udstyret med beføjelser til at:

- fremme den frie bevægelighed for personer og tjenesteydelser
- fremme omkostningseffektiv regulering og certificering
- indføre ensartede betingelser for alle aktører på det interne luftfartsmarked

Det burde derfor kunne bidrage til at forbedre den økonomiske effektivitet på mindst to måder:

- rationel anvendelse af ressourcerne til regulering og certificering samt
- udarbejdelse af regler, der står i et rimeligt forhold til de dermed forbundne sikkerhedsrisici og den pågældende aktivitets type og kompleksitet.

### 1.2 En løbende procedure for konsekvensvurdering

#### 1.2.1 "Bedre regulering"

<sup>4</sup> EUROCONTROL long term forecast 2006-2025:

<http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/forecasts/Doc216%20LTF06%20Report%20v1.0.pdf>.

<sup>5</sup> KOM (2007) 845 endelig af 20. december 2007 – MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN – Første rapport om gennemførelsen af lovgivningen om det fælles luftrum: resultater og perspektiver.

<sup>6</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>7</sup> SESAR-projekt D1, version 3.0, dateret juli 2006. <http://www.sesar-consortium.aero/deliv1.php>.

I overensstemmelse med princippet om "bedre regulering" skal Kommissionen udarbejde en konsekvensvurdering, når den fremlægger et forslag for lovgiveren. Samme princip er gældende for agenturet, som også skal udføre en konsekvensvurdering af lovgivningen (RIA) for at underbygge sine udtalelser.

Efter identifikation af problemet, som beskrevet i underafsnit 1.2.2. nedenfor, er arbejdet blevet tilrettelagt således, at dobbeltarbejde undgås. Kommissionen har foretaget en foreløbig konsekvensvurdering, en analyse af de administrative omkostninger og en endelig konsekvensvurdering, hvoraf sidstnævnte fokuserede på, "hvorvidt" agenturets kompetencer skulle udvides.

Det blev aftalt, at agenturet skal udarbejde en særlig konsekvensvurdering af "hvordan" udvidelsen til også at omfatte flyvepladser kan gennemføres<sup>8</sup>, samt af det nuværende dokument om "hvordan" denne udvidelse også kan komme til at omfatte ATM/ANS.

De følgende punkter under kapitel 1 sammenfatter til orientering de omfattende løbende konsekvensvurderinger, der er udført af Kommissionens tjenestegrene og agenturet i fællesskab. I disse konsekvensvurderinger indgik ligeledes en høring af de berørte parter.

### *1.2.2 Kortlægning af problemet*

I Europa er luftfartssikkerheden blevet drastisk forbedret siden starten af 1970'erne (omkring 200 ofre pr. million IFR-flyvninger) til 1995 (hvor antallet af ofre faldt til omkring 10 ofre pr. million IFR-flyvninger), som understreget i agenturets ovennævnte konsekvensvurdering af flyvepladser. Siden da er havarikvotienten på trods af væsentlige teknologiske forbedringer forblevet stort set uændret. Hvad angår ATM/ANS, vil nye former for efterspørgsel (herunder især ubemandede luftfartssystemer og meget lette jetfly) samt den øgede trafik og de øgede kommercielle krav med al sandsynlighed medføre nye udfordringer.

For at reducere havaritendensen yderligere er det nødvendigt også at se på andre aspekter af "sikkerhedskæden" end blot det teknologiske. Det er tydeligt, at det nuværende sikkerhedsniveau er et resultat af en kollektiv indsats af et professionelt, højt kvalificeret og sikkerhedsbevidst personale. Spørgsmålet er imidlertid ikke blot, hvordan det nuværende sikkerhedsniveau kan opretholdes, men hvordan det kan forbedres yderligere i en nær fremtid, således at det er på højde med de nye udfordringer, samtidig med at udnyttelsen af ressourcer optimeres på europæisk plan. Det må antages, at yderligere forbedringer af sikkerheden i høj grad afhænger af, om alle interessenter formår at indføre ensartede sikkerhedsstyringssystemer (SMS) i hele Europa på en effektiv og harmoniseret måde. Men sikkerhedsstyringssystemer er blot et ud af flere nødvendige værktøjer; det er også nødvendigt at se nærmere på sikkerhedsregulerende processer samt på grænsefladerne mellem sikkerhedsstyringssystemer fra en række forskellige enheder og konsolidering af kravene til sikkerhedsstyring inden for alle områder af luftfart. Selvom ICAO-reglerne fungerer som et internationalt gældende sæt regler, anvendes disse regler i praksis på forskellig vis. ICAO udsteder endvidere mange henstillinger, som ikke er obligatoriske for de kontraherende stater. Der er således på nuværende tidspunkt store forskelle mellem medlemsstaterne, for så vidt angår ATM/ANS, idet en stor del af gennemførelsesaktiviteterne gennemføres i medlemsstaterne uden en stram central styring eller en centraliseret certificering af de nye paneuropæiske luftfartstjenesteudøvere, der er dukket op på markedet. Der er endog også store forskelle i lande, hvor der fra centralt hold er gennemført koordinerende aktiviteter (f.eks. inden for ATM-tjenester). De anvendte metoder til certificering og sikkerhedskontrol varierer derfor meget fra medlemsstat til medlemsstat, hvis der da overhovedet anvendes en metode. Medlemsstaternes tildeling af ressourcer varierer også. En anden ulempe ved den nuværende situation er, at der mangler en overordnet helhedsstrategi for lufttransportsikkerhed. De forskellige områder varetages af forskellige organisationer, samtidig med at det i stadig højere grad erkendes, at lufttransportsikkerheden vil kunne

---

<sup>8</sup> [http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/opinions/Translations/03\\_2007/RIA%20Opinion%203-2007.pdf](http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/opinions/Translations/03_2007/RIA%20Opinion%203-2007.pdf).

forbedres gennem en holistisk sammenhængende gate-to-gate-tilgang, som kombinerer ATM, ANS, luftfartsudstyr, luftfarts- og flyvepladsoperationer samt personalekompetencer.

Det er især vigtigt at tage fat om følgende væsentlige problemstillinger inden for ATM/ANS:

- øge sikkerhedsniveauerne i lyset af den vækst i lufttrafikken, som forudses at finde sted over de næste årtier (omkring +3 % årligt)
- fremme en sikker indførelse af nye teknologier
- indførelse af en helhedsløsning for sikkerhedsregulering, som omfatter luftbårne segmenter og jordsegmenter samt mennesker og organisationer, der udfører operationelle opgaver i tilknytning til lufttrafiktjenester (ATS), og som tager højde for deres indbyrdes forbindelser
- undgå flere forskellige certificeringsprocesser for organisationer, der leverer tjenester på forskellige områder<sup>9</sup>, eller for udstyr<sup>10</sup>
- fastlægge de retlige forpligtelser og de dermed forbundne forpligtelser, navnlig i lyset af en adskillelse (*unbundling*) af luftfartstjenester<sup>11</sup>, eller i tilfælde af leverandører af meget komplekse systemer (f.eks. satellitbaserede systemer):
- se nærmere på det "kludetæppe" af regler og bestemmelser, der findes for luftfartssikkerheden på europæisk plan, som understreget af Gruppen på Højt Plan, der blev nedsat i 2006 af næstformand Jacques Barrot<sup>12</sup>.

### 1.2.3 Kommissionens indledende konsekvensanalyse

Kommissionen gav i 2005 en konsulent i opdrag at gennemføre en indledende konsekvensanalyse<sup>13</sup>. Undersøgelsen konkluderede, at en udvidelse af agenturets kompetencer var den mest logiske og effektive løsning. Ifølge konsulenten ville udvidelsen af EASA-systemet navnlig medføre store sikkerhedsfordele, ikke mindst i forhold til den situation, at man ikke gør noget.

Resultatet af både de interviews og spørgeskemaer, der er gennemført af den konsulent (ECORYS), der er ansat af Kommissionen, er blevet anvendt til at udarbejde og dokumentere den analyse, der foretages af de forskellige emner i forbindelse med den foreløbige konsekvensvurdering, som f.eks. problemanalyse og vurdering og sammenligning af de forskellige løsninger. Hvert hovedafsnit i undersøgelsen indeholder et særskilt afsnit, hvor de berørte parter fremlægger deres synspunkter. Bilag B til ovennævnte dokument indeholder endvidere en detaljeret analyse af besvarelserne på spørgeskemaet. De berørte parter er blevet identificeret qua deres medlemskab af agenturets bestyrelse eller som væsentlige interessenter i ICB (det rådgivende organ for luftfart), som er repræsentant for relevante internationale organisationer. Derudover er et udvalg af luftfartstjenesteedøvere og flyvepladsoperatører blevet hørt.

### 1.2.4 Kommissionens endelige konsekvensvurdering

Kommissionens tjenestegrene udfærdigede derefter i marts 2008 den endelige konsekvensanalyse, som skal ledsage dens lovforslag vedrørende udvidelsen af agenturets kompetencer. Dette lovforslag har fokus på, "hvornår" agenturets kompetencer skal udvides til at omfatte flyvepladser og ATM/ANS-tjenester. På grundlag af det arbejde, der er udført indtil nu, samt resultaterne af Kommissionens høringer, anbefalingerne fra

<sup>9</sup> Et eksempel herpå er den spanske virksomhed AENA, som både fungerer som flyvepladsoperatør (og dermed er underlagt de grundlæggende krav i grundforordningen, når disse er godkendt af lovgiveren) samt som luftfartstjenesteedøver (og dermed er underlagt Kommissionens forordning (EF) nr. 2096/2005 af 20. december 2005 om fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester (*EUT L 335 af 21.12.2005, s. 13*).

<sup>10</sup> F.eks. for efterprøvning af anvendeligheden af de luftbårne dele til lufttrafikstyring, hvilket både er omfattet af EASA-grundforordningen og af artikel 5 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*).

<sup>11</sup> Artikel 7.3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum (*EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10*).

<sup>12</sup> Endelig rapport fra Gruppen på Højt Plan vedrørende den fremtidige europæiske rammeloavgivning om luftfart (juli 2007): [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/hlg/doc/2007\\_07\\_03\\_hlg\\_final\\_report\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/hlg/doc/2007_07_03_hlg_final_report_en.pdf).

<sup>13</sup> [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).

Gruppen på Højt Plan, Rådets konklusioner vedrørende Kommissionens meddelelse om gennemførelse af det fælles europæiske luftrum, samt agenturets arbejde og høringer, var denne endelige konsekvensanalyses konklusion på sagen positiv.

### *1.2.5 Den nuværende konsekvensanalyse af lovgivningen*

Fællesskabets kompetencer inden for ATM/ANS er allerede blevet fastslået gennem vedtagelsen af lovpakken vedrørende det fælles europæiske luftrum. Som nævnt ovenfor konkluderes det i alle hidtidige analyser, at der er behov for at tage yderligere skridt til rationalisering af Fællesskabets lovgivning om den civile luftfartssikkerhed ved at udvide agenturets kompetencer til regulering af ATM/ANS-tjenester. Agenturet mente herefter, at spørgsmålet "hvorvidt" var blevet besvaret.

Det var dog stadig nødvendigt at belyse spørgsmålet om, "hvordan" dette skulle gøres, efter samme fremgangsmåde, som var blevet benyttet i forbindelse med udvidelsen af EASA-systemet til at omfatte sikkerhedsregulering af flyvepladser<sup>14</sup>. Dette dokument har derfor til formål, inden for ovenstående rammer, at vurdere<sup>15</sup> konsekvenserne af mulige alternative løsninger. Da man i videst muligt omfang ønsker at bygge videre på de regulerende processer, der allerede er etableret under det fælles europæiske luftrum, har agenturet ikke fundet det hensigtsmæssigt at vurdere indvirkningen af sådanne processer i tilfælde, hvor den fremgangsmåde, agenturet foreslår, ikke adskiller sig fra processerne. Agenturet har derimod fundet det nødvendigt yderligere at vurdere mulige ændringer af sådanne processer samt at undersøge visse forhold omkring det fælles europæiske luftrum nærmere, som efter dets opfattelse var uklare. Som et resultat heraf har den nuværende konsekvensvurdering af lovgivningen fokus på følgende punkter:

Bør agenturets kompetencer fastlægges ved at ændre grundforordningen eller ved at indføje bestemmelser for agenturets rolle i forordningerne om det fælles europæiske luftrum<sup>16</sup>?

Er det regeringerne eller luftfartstjenesteudøverne, der skal træffe beslutning om driftskoncepter?

Bør ASM og ATFM betragtes som værende af reguleringsmæssig eller servicerelateret karakter?

Bør ydelsen af visse tjenester undtages fra certificeringskravene?

Skal agenturet foretage certificeringen af paneuropæiske ATM/ANS-tjenesteudøvere, og hvilket kriterium skal i så fald lægges til grund for definitionen af tjenestens paneuropæiske karakter?

Sammenfattende supplerer den foreliggende konsekvensvurdering af lovgivningen en løbende proces, som afvikles over en periode på tre år i tæt samarbejde mellem agenturet, Kommissionens tjenestegrene og de mange interessenter, som deltog i de mange omfattende høringer vedrørende den mulige udvidelse af EASA-systemet til at omfatte flyvepladser, ATM og ANS.

---

<sup>14</sup> Udtalelse 3/2007 fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur vedrørende ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1592/2002 af 15. juli 2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, således at forordningens anvendelsesområde udvides til at omfatte regulering af sikkerhed og interoperabilitet for flyvepladser.  
[http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/opinions/Translations/03\\_2007/Opinion%203-2007.pdf](http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/opinions/Translations/03_2007/Opinion%203-2007.pdf).

<sup>15</sup> Interessenters holdninger/svar analyseres ikke i detaljer her, eftersom de er sammenfattet i dokumentet med reaktioner på bemærkninger (CRD 2007-16), som blev offentliggjort på agenturets hjemmeside den 18. marts 2008, [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/CRD-2007-16.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/CRD-2007-16.pdf).

<sup>16</sup> Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EF) nr. 549/2004 (rammeforordningen), (EF) nr. 550/2004 (luftfartstjenesteforordningen), (EF) nr. 551/2004 (luftrumsforordningen) og (EF) nr. 552/2004 (interoperabilitetsforordningen) af 10. marts 2004 (*EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1-42*).

## 2. Konsekvensvurdering af lovgivningen

### 2.1 Metode til konsekvensvurdering

#### 2.1.1 Kvalitativ og kvantitativ vurdering

En konsekvensvurdering af lovgivningen (RIA) er en evaluering af fordele og ulemper ved en planlagt bestemmelse eller ændring af lovgivningen, som tager højde for forskellige muligheder for at nå det forventede fællesskabsmål (f.eks. en mere effektiv sikkerhedsregulering af ATM og ANS), samtidig med at man i størst muligt omfang søger at måle deres indvirkning på alle kategorier af berørte personer og organisationer.

Undersøgelsens omfang skal stå i et rimeligt forhold til de sandsynlige indvirkninger af forslaget, som fastsat i Kommissionens gældende retningslinjer for konsekvensvurdering. Disse indvirkninger skal analyseres ud fra forskellige perspektiver. Denne RIA, som vedrører luftfartssektoren og især ATM/ANS-tjenester, omhandler især konsekvenserne på følgende områder:

- sikkerhed
- økonomi
- miljø
- sociale forhold
- samt indvirkningen på andre bestemmelser i EU-lovgivningen, som ikke henhører under EASA, men som også er direkte eller indirekte forbundet med luftfart.

Ovennævnte indvirkninger har været genstand for en kvalitativ eller kvantitativ vurdering, som vist nedenfor i tabel 1:

Vurdering	INDVIRKNING					
	Sikkerhed		Økonomi	Miljø	Sociale forhold	Indvirkning på andre luftfartskrav
	Tidligere	Fremtidig indvirkning				
<b>Kvantitativ</b>	X					
<b>Delvist kvantitativ</b>		X	X		X	
<b>Kvalitativ</b>		X	X	X	X	X

**Tabel 1: Kvalitativ og kvantitativ konsekvensvurdering**

Hvert af disse fem områder vil blive gennemgået særskilt i afsnit 2.6 til 2.11 nedenfor.

#### 2.1.2 Vurderingsmetode

Den metode, der anvendes til konsekvensvurdering, er inddelt i seks trin:

- Problemanalyse som beskrevet i afsnit 2.3
- Fastlæggelse af mål (generelle, specifikke og operationelle) og indikatorer som beskrevet i afsnit 2.4
- Identifikation af alternative løsninger for de vigtigste emner, der blev bragt på banen under den høring, der nævnes i afsnit 2.5 (f.eks. tilknytning til lovgivningen vedrørende det fælles europæiske luftrum, driftskoncepter, lufttrafikregulering (ATFM), luftrumsstyring (ASM), små og mellemstore virksomheder, f.eks. flyvepladsinformationstjenester (AFIS) og certificering af paneuropæiske luftfartstjenesteudøvere)

- Identifikation af målgruppen og af dens størrelse
- Identifikation og vurdering af indvirkningerne af hvert enkelt løsningsforslag, for så vidt angår de fem områder, der angives i afsnit 2.1.1, med henblik på at afgrænse de vigtigste
- En konkluderende multikriterieanalyse (MCA).

De mulige indvirkninger hænger tæt sammen med de generelle og specifikke målsætninger, der fastsættes i afsnit 2.4.2 og 2.4.3. Disse indvirkninger måles ud fra de overvågningsindikatorer (resultatindikatorer), der fremlægges i afsnit 2.4.5. Indikatorerne for de generelle mål kan imidlertid i høj grad blive påvirket af andre politikker. Det er derfor ikke hensigtsmæssigt at inddrage disse mål i konsekvensvurderingen af den foreslåede udvidelse af agenturets kompetencer til ATM og ANS.

Det vigtigste formål med de generelle mål er at underbygge definitionen af de specifikke mål for den foreslåede politik. Resultatindikatorerne for disse specifikke mål vil blive anvendt i forbindelse med den nuværende RIA i det omfang, det skønnes hensigtsmæssigt. De kan også fremover indgå i en løbende evaluering af EASA-systemet. Afsnit 2.4.5 indeholder de relevante operationelle indikatorer. Selv om de ikke anvendes i forbindelse med den aktuelle RIA, vil de kunne anvendes i fremtiden til løbende at måle de fremskridt, der gøres i forbindelse med det foreslåede initiativ.

Når alle indvirkninger for hvert enkelt emne og hver enkelt dermed forbundne politiske løsning er blevet fastlagt i henhold til de ovennævnte specifikke mål, gives en kortfattet redegørelse for resultaterne i konsekvensmatricen i de afsluttende underafsnit 2.6 til 2.11 nedenfor. Udviklingen af en sådan matrice er baseret på multikriterieanalysen (MCA), som bygger på følgende detaljerede trin:

- Fastlæggelse af de specifikke mål, som er gældende for alle de foreslåede alternative løsninger
- Undersøgelse af sammenhængen mellem hvert enkelt løsningsforslag og de mulige indvirkninger for at gøre det muligt at sammenligne løsningsforslagene
- Indførelse af målekriterier (via resultatindikatorerne) – som minimum kvalitative kriterier og hvor muligt også kvantitative kriterier (i sidstnævnte tilfælde tilpasset målgruppens størrelse)
- Måling af, hvor godt de enkelte løsningsforslag opfylder kriterierne, med afsæt i alle de mulige indvirkninger og målt enten kvantitativt eller kvalitativt, via et ikke-dimensionelt pointsystem ("score"): f.eks. -3 ved en meget negativ indvirkning, -2 for en middel indvirkning, -1 for en meget lille indvirkning, 0 for neutral og op til +3 for positive indvirkninger
- Hver indvirkning tildeles en "vægtning", som afspejler dens relative betydning: indvirkninger på sikkerhed og miljø er tildelt vægtning 3, økonomiske og sociale indvirkninger vægtning 2 og indvirkning på anden EU-lovgivning er tildelt vægtning 1
- Endelig sammenlignes løsningerne ved at kombinere deres respektive vægtet score.



## **2.2 Høring af de berørte parter**

Der er indtil videre foretaget en struktureret og løbende høring af de berørte parter (ud over e-mails og uformelle udvekslinger) via tolv mekanismer, som opsummeret nedenfor i tabel 2:

<b>Nr.</b>	<b>Ansvarlig</b>	<b>Høringsperiode</b>	<b>Målgruppe</b>	<b>Mekanisme</b>	<b>Resultater</b>
1	ECORYS	Medio 2005	Over 70 udvalgte interessenter	Spørgeskemaer	56 besvarelser. Resumé af besvarelser findes i ECORY-rapporten
2	ECORYS	Medio 2005	25 primære interessenter	Interviews	Resumé af besvarelser findes i ECORY-rapporten
3	EASA	Dec 2005	Advisory Group of National Authorities (AGNA)	Høring om EASA's årlige regelfastsættelsesprogram	Opgave BR.003 godkendt
4	EASA	Dec 2005	Safety Standards Consultative Committee (SSCC)		Opgave BR.003 godkendt
5	EASA	Dec 2005	AGNA	Høring om TOR vedrørende opgave BR.003	TOR offentliggjort
6	EASA	Dec 2005	SSCC		TOR offentliggjort
7	EASA	Dec 2007	Offentligheden via internet-høring	NPA 2007-16	1860 indkomne bemærkninger. CRD offentliggjort
8	EASA	Mar 2008	Offentligheden via internet-høring	CRD 2007-16	100 reaktioner fra 18 interessenter. Med hensyntagen til udtalelsen
9	EF	Siden starten af 2006	Nationale tilsynsmyndigheder	Deltagelse i Eurocontrols SRC-møde	Indlæg og deltagelse i møder
10	EF	Siden starten af 2007	Nationale myndigheder	SES-udvalg	Regelmæssig information til møder
11	EASA	Siden 2007	EGNOS og Galileo	Regelmæssig deltagelse i GALCERT-møder	Bedre forståelse med GSA og ESA
12	EASA	Siden 2007	IRIS (Kommunikationstjenester via satellit)	Regelmæssig deltagelse i gruppen af eksterne eksperter	Bedre forståelse med ESA

**Tabel 2: Høring af de berørte parter**

Kommissionen har løbende leveret oplysninger om udviklingen i arbejdet med at udvide EASA-systemet til Udvalget for det Fælles luftrum (SSC), til ovennævnte rådgivende organ for luftfart og til Eurocontrols sikkerhedsregelkommission.

Agenturet har, som fastsat i dets regelfastsættelsesprocedure, afholdt to høringer med AGNA og SSCC vedrørende henholdsvis indførelsen af opgave BR.003 i

regelfastsættelsesprogrammet og om de detaljerede opgaver i forbindelse med arbejdets fremadskriden. Agenturet har siden 2007 således gjort en stor indsats for dels at oprette forbindelser til de kompetente myndigheder dels til de vigtigste aktører i forbindelse med meget komplekse paneuropæiske systemer såsom systemer, der omfatter et rumsegment. Disse aktører omfatter tilsynsmyndigheden for det europæiske GNSS (GSA) og Den Europæiske Rumorganisation (ESA). Denne indsats har bidraget til kvantiteten og kvaliteten af de indkomne bemærkninger til NPA 2007-16. Over 1800 indkomne bemærkninger er blevet analyseret, som beskrevet i CRD 2007-16, der blev offentliggjort den 18. marts 2008. Endelig blev der også modtaget 100 reaktioner på CRD'et, som er blevet analyseret som led i udarbejdelsen af denne udtalelse.

Afslutningsvis havde alle interessenter flere muligheder for at gøre deres synspunkter kendt over for Kommissionen og agenturet, dog naturligvis inden for grænserne af de tilgængelige ressourcer, hvilket er i overensstemmelse med principperne for "bedre regulering".

## **2.3 Problemanalyse**

### *2.3.1 Sikkerhedsniveauet for ATM/ANS-tjenester i Europa*

#### *2.3.1.1 Kilde til sikkerhedsoplysninger*

Eurocontrols sikkerhedsregelkommission offentliggør hvert år en årlig sikkerhedsrapport, der kan ses på nettet. Rapporten fra 2007<sup>17</sup>, som indeholder data frem til 2006, har udgjort den væsentligste kilde til de faktuelle oplysninger i dette afsnit.

#### *2.3.1.2 Sikkerhedskultur og rapportering*

I 2006 rapporterede 24 stater om ATM-relaterede hændelser til Eurocontrol i deres AST<sup>18</sup>-rapport mod 21 stater året før. Dette er **mindre (omkring 63 %) end det samlede antal** stater<sup>19</sup>, der er medlem af Eurocontrol, og skyldes enten, at knudepunkterne<sup>20</sup> ikke har adgang til sikkerhedsdata fra luftfartstjenesteudøvere, eller at der ganske enkelt ikke indsamles oplysninger om denne form for hændelser. Det samlede antal hændelser, der indberettes, og kvaliteten af data varierer desuden fra stat til stat.

Antallet af indberettede ATM-relaterede hændelser var meget højt, hvor AST-knudepunkter havde adgang til sikkerhedsdata fra luftfartstjenesteudøvere i kombination med et godt rapporteringssystem. Disse indberetninger omfattede dog et meget stort antal mindre tekniske hændelser uden konsekvenser for sikkerheden. I 2006 var der imidlertid fem stater, som hver indberettede mere end 500 ATM-relaterede specifikke hændelser, mens 10 ud af de 24 stater, der rapporterede om ATM-relaterede hændelser (dvs. 42 %), indberettede mindre end 10 hændelser pr. år.

Dette fremhæves i Eurocontrols SRC-årsrapport, hvori det påpeges, at der findes en stor variation af indberetningskulturer blandt organisationer og myndigheder, og hvori det understreges, at der er behov for en mere effektiv standardisering på EU-plan.

Det bemærkes også, at Eurocontrols sikkerhedskrav (ESSAR) <sup>21</sup> om indberetning og vurdering af flyvesikkerhedshændelser i ATM er blevet offentliggjort i dens første udgave

---

<sup>17</sup> EUROCONTROL's sikkerhedsregelkommission - Årlig sikkerhedsrapport 2007: [http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/report/srcdoc43\\_e1.0\\_ri%20-%20EPR%20Final.pdf](http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/report/srcdoc43_e1.0_ri%20-%20EPR%20Final.pdf).

<sup>18</sup> Annual Safety Template.

<sup>19</sup> På nuværende tidspunkt 38 stater, inklusive: 25 EU-medlemsstater (undtagen Estland og Letland), 2 lande, som også er tilknyttet EASA (Norge og Schweiz), 6 lande fra Det Fælles Europæiske Luftfartsområde (Albanien, Bosnien-Hercegovina, Kroatien, Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, Montenegro og Serbien), samt yderligere fem ECAC-lande (Armenien, Moldova, Monaco, Tyrkiet og Ukraine).

<sup>20</sup> Udpeget af medlemsstaterne som fastsat i ESARR 2.

<sup>21</sup> [http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/deliverables/esarr2\\_awareness\\_package/esarr2e20ri.pdf](http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/deliverables/esarr2_awareness_package/esarr2e20ri.pdf).

af 12. november 1999 med virkning fra 1. januar 2000, samt at der syv år efter kun var knap 2/3 af de involverede stater, der indberettede til Eurocontrol. Dette ses som et klart symptom på den langsomme udvikling under mellemstatslige ordninger.

De rapporter, knudepunkterne indsendte til Eurocontrol i 2007 i henhold til kravene i ESARR 2 og direktiv 2003/42/EF<sup>22</sup>, viser imidlertid et skred i udviklingen med at gennemføre en sikkerhedsindberetningskultur blandt de ansatte. Ifølge den omtalte årsrapport fra regelsikkerhedskommissionen er der imidlertid stadig en række problemstillinger, der kræver en løsning:

- i en række ECAC<sup>23</sup>-lande mangler der en såkaldt "just culture" til indberetning af hændelser på en rimelig måde, og selv om dette meget vigtige emne prioriteres på både internationalt, europæisk og nationalt plan, sker der stadig kun beklageligt små fremskridt.
- den fortsatte mangel på ressourcer og kvalificeret personale på nationalt plan, for så vidt angår indsamling og analyse af sikkerhedsdata.

Manglen på ressourcer vil blive taget nærmere op i afsnit 2.3.3.2. Problemstillingen vedrørende indberetning af hændelser på en rimelig måde vil ikke blive behandlet nærmere i denne RIA, idet lovgiveren for nylig har vedtaget særlige bestemmelser for beskyttelse af informationskilder<sup>24</sup>.

#### 2.3.1.3 Samlede antal ATM/ANS-havarier, hændelser og begivenheder

Foreløbige oplysninger om det samlede antal havarier i Europa i 2006 (for luftfartøjer med en maksimal startmasse på over 2 250 kg) viser en stigning i forhold til 2005 (fra 85 til 96). Mindre end 10 % af disse havarier medførte dødsfald. Antallet af havarier, der (direkte eller indirekte) skyldes ATM/ANS, er ifølge ovennævnte årsrapport fra 2007 fra regelsikkerhedskommissionen fortsat lavt, idet ATM/ANS tegner sig for omkring 6 ud af 96 havarier (dvs. omkring 6 %). Indberetningsgraden for havarier (i forhold til det samlede anslåede antal lignende hændelser, der ikke indberettes) anslås at være på 100 %.

Antallet af meget risikobehæftede ATM-hændelser faldt svagt i 2006, men lå stadig på omkring 600 pr. år. Også i disse tilfælde er et optimistisk skøn, at indberetningsgraden er på 100 %.

Eurocontrol anslår desuden, at de i alt 9 600 ATM-relaterede hændelser (inkl. hændelser af mindre farlig karakter, som ikke indebærer en væsentlig sikkerhedsrisiko), der blev indberettet i 2006, kun udgør 31 % af det faktiske antal ATM-relaterede hændelser. Agenturet anslår derfor, at det samlede antal ATM-relaterede hændelser i ECAC i 2006 var på omkring 30 000 for hver 10 mio. IFR-flyvninger.

Eurocontrol har også registreret 15 658 indberettede ATM-relaterede hændelser<sup>25</sup> i 2006. Eurocontrol udregner ikke indberetningsgraden for denne type hændelser. Agenturet anslår den til at være på omkring 30 %.

Ifølge den indledende analyse, som EcORYS gennemførte i 2005, var ATM/ANS i de ti år fra 1994-2004 årligt medvirkende årsager til gennemsnitligt 3,9 havarier med dødsfald til følge i forbindelse med erhvervsmæssige flyvninger. Hvis der ikke træffes foranstaltninger til at forbedre sikkerheden, dvs. hvis havarikvotienten forbliver på det nuværende niveau, vil det betyde, at ATM/ANS-tjenester i 2025 vil være medvirkende årsag til seks til otte havarier årligt i forbindelse med erhvervsmæssige flyvninger.

<sup>22</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF af 13. juni 2003 om indberetning af hændelser inden for civil luftfart (*EUT L 167 af 4.7.2003, s. 23*).

<sup>23</sup> Den Europæiske Konference for Civil Luftfart, som aktuelt tæller 42 stater, herunder alle 27 EU-medlemsstater.

<sup>24</sup> Artikel 16 i den tidligere nævnte grundforordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008.

<sup>25</sup> Det skal bemærkes, at der i dette tal indgår en lang række mindre tekniske hændelser, som ikke har nogen indvirkning på sikkerheden på grund af velfungerende afhjælpningsforanstaltninger, som f.eks. redundans og automatisk rekonfiguration.

I afsnit 1.1 ovenfor blev det anført, at SESAR forventer en tredobling af trafikniveauet over ECAC, dvs. 30 mio. IFR-flyvninger pr. år mod de nuværende 10 mio.. Alle eksperter er enige i, at en væsentlig stigning af trafikken vil føre til en stigning i antallet af sikkerhedshændelser, hvis ikke der gøres noget for at forbedre sikkerheden. Nogle eksperter vurderer, at eftersom stigningen i trafikken vil medføre en øget tæthed i tid og rum, vil den forbundne stigning i antallet af sikkerhedshændelser ikke være lineær, men derimod eksponentiel (dvs. meget større). Agenturet bemærker dog, at der på nuværende tidspunkt ikke er enighed om kvantificeringen af denne eksponentielle stigning. I tabel 3 nedenfor angives der derfor kun en meget forsigtig lineær stigning i antallet af sikkerhedshændelser:

Sikkerheds-hændelser, hvor ATM/ANS (direkte eller indirekte) er medvirkende årsag	Indberettet til Eurocontrol i 2006	Anslået indberetningsgrad	Anslåede samlede antal hændelser pr. 10 mio. IFR/flyvninger pr. år	Lineær ekstrapolering af antal hændelser pr. 30 mio. IFR-flyvninger pr. år
Havarier med dødsfald	3,9 (indberettet af ECORYS)	100 %	Ved ikke	<b>6-8</b> (anslået af Ecorys)
Havarier	6	100 %	6	<b>18</b>
Risikobehæftede hændelser	600	100 %	600	1 800
Hændelser i alt	9 600	31 %	30 000	90 000
ATM-hændelser	15 658	30 %	50 000	150 000

**Tabel 3: Anslået antal ATM/ANS-relaterede sikkerhedshændelser i alt**

2.3.1.4 ATM/ANS-havarier, hændelser, begivenheder og tilknyttede kategorier

I den ovennævnte årlige sikkerhedsrapport fra 2007 vurderer Eurocontrols regelsikkerhedskommission også de mest relevante kategorier af havarier/hændelser. Det var især i kategorien "**Kollision på jorden**", at der forekom den største del af havarier, idet denne kategori tegnede sig for 11 % af det samlede antal havarier i 2006. Heraf er den mest farlige hændelse **runway incursions (indtrængere på start- og landingsbanen)** med 667 tilfælde; ECAC modtog i 2006 indberetninger om næsten 2 tilfælde af indtrængere på start- og landingsbanen om dagen. Dette samlede antal udgør en stigning på 6 % i 2006 i forhold til 2005. Selv om antallet af de mest farlige tilfælde af indtrængere generelt viser en faldende tendens, vil denne form for hændelser kræve en løbende indsats, ikke mindst set i lyset af den forventede fortsatte stigning i lufthavnstrafikken.

Kategorien "**Kontrolleret flyvning imod terræn (CFIT)**" har vist en stigning i 2006 i forhold til 2005 (fra fem til syv). CFIT er dermed stadig den næststørste kategori. Det skal bemærkes, at CFIT også kan forekomme på mindre flyvepladser på grund af trafik af IFR-almenflyvning, hvor der i dag ofte ikke gives vertikale signaler til radionavigation. Det samlede antal hændelser i kategorien "Næsten kontrolleret flyvning imod terræn (næsten CFIT)" er faldet (21 i 2006 mod 31 i 2005). De risikobehæftede hændelser befinder sig imidlertid på næsten samme høje niveau som i 2005 (3 tilfælde med alvorlighedsgrad A mod 4 tilfælde i 2005 og 6 tilfælde med alvorlighedsgrad B i både 2006 og 2005). Derudover er andelen af meget risikobehæftede næsten CFIT'er meget høj.

Det samlede antal hændelser i kategorien **Overskridelse af minimumsafstanden** viser et svagt fald på under 2 % (i absolutte tal) og 6 % i normaliserede tal i forhold til 2005. Dette fald blev også afspejlet i antallet af højrisikobehæftede overskridelser af minimumsafstanden. Samlet set tegner denne kategori sig stadig for cirka 100 hændelser pr. million flyvetimer pr. år.

Efter den væsentlige stigning (30 %) i det samlede antal i 2005 var stigningen i 2006 af **Uautoriseret indtrængen i luftrummet** ifølge foreløbige oplysninger mindre markant, idet den var på 4 %, hvilket svarer til et samlet antal indberettede hændelser på næsten 1 500. Antallet af urapporterede hændelser kan dog være meget større.

Kategorien **Flyets afvigelse fra ATC-godkendelse** omfatter alle former for afvigelser fra godkendelser, herunder afvigelser fra det tildelte niveau, den tildelte rute eller tid samt fra mindste sikre flyvehøjde, hvor dette er relevant. Dette sammendrag af alle disse hændelser i en enkelt kategori forklarer det høje antal hændelser, som er steget med 5 % i 2006, hvilket følger stigningen i lufttrafikken. Den indberettede antal hændelser i denne kategori var på omkring 140 for hver million flyvetimer.

Derudover vurderede Eurocontrol en form for "opsamlings"-kategori benævnt **Flyets afvigelse fra gældende ATM-regler**. Det skal bemærkes, at visse af flyets afvigelser fra gældende ATM-regler også er registreret under andre kategorier, alt efter omstændighederne for hændelserne (f.eks. uautoriseret indtrængen i luftrummet). Denne kategori viste imidlertid en stigning i både det overordnede antal indberetninger i 2006 (2 370 hændelser) og i antallet af risikobehæftede hændelser (43).

#### [2.3.1.5 Havarier med dødelig udgang, hvor ATM/ANS var medvirkende årsag](#)

ECAC's strategi for ATM 2000+ fastsætter et højt sikkerhedsmål: **At øge sikkerhedsniveauet ved at sikre, at antallet af ATM-relaterede havarier og alvorlige eller risikobehæftede hændelser ikke stiger, og om muligt få det til at falde.** Antallet af hændelser, Eurocontrol indberetter, varierer fra år til år, hvilket er at forvente, men den overordnede tendens ser ikke ud til stige, selv om trafikniveauerne er stigende. ECAC's sikkerhedsmål er dermed på nuværende tidspunkt nået, for så vidt angår havarier med dødelig udgang. **Det skal især fremhæves, at der ikke blev registreret dødsfald i 2006 som følge af ATM/ANS-relaterede hændelser.**

I perioden 1997-2006 var der imidlertid mindst ni af de havarier med dødelig udgang, der blev registreret i EU 27+4, som direkte eller indirekte var relateret til en ATM-tjeneste eller muligvis en ANS-tjeneste (som f.eks. utilstrækkelige trafik tjenester eller mangel på rettidige/letforståelige AIS-oplysninger):

- 30. juli 1997, ATR-42, Air Littoral, Italien, 1 dødsfald.  
Luftfartøjet landede langt og hurtigt og kørte derefter over Firences 1 650 meter lange landingsbane 23. Tærsklen for landingsbanen var blevet flyttet, hvilket betød, at der var 1 030 meter landingsbane tilbage.
- 17. december 1997, Yakovlev 42, Aerosweet Grækenland, 70 dødsfald.  
Efter et fejlslagent ILS-landingsforsøg modtog luftfartøjet instrukser om at stige igen, fortsætte mod nord og afvente tilladelse til at foretage et andet forsøg. Flyet fortsatte i stedet mod vest-sydvest og ramte et bjerg i 3 300 fods højde, 71,8 km fra lufthavnen.
- 30. juli 1998, Beech 1900, Proteus Air, Frankrig, 14 dødsfald.  
Luftfartøjet kolliderede med et Cessna 177 i 2 000 fods højde. Luftfartøjet havde anmodet om tilladelse til at ændre flyveplanen og gå ned under 3 000 fods højde ind i ukontrolleret luftrum for at flyve over krydstogtskibet "Norway". Luftfartøjerne anvendte ikke samme frekvens, og begge flyvebesætninger havde sandsynligvis deres opmærksomhed rettet mod krydstogtskibet.

- 25. februar 1999, Dornier 328, Minerva Airlines, Italien, 4 dødsfald.  
Ved landingen på landingsbane 29 i Genova landede luftfartøjet angiveligt "langt og hurtigt" med en medvindskomponent. Da flyet nærmede sig enden af landingsbanen, forsøgte piloten tilsyneladende at dreje luftfartøjet over til siden, men uden held. Luftfartøjet fortsatte ud over landingsbanen og ud i vandet i Genova-bugten.
- 11. december 1999, British Aerospace ATP, SATA Air Açores, Portugal (Azorerne), 35 dødsfald.  
Vejret på ruten blev påvirket af et frontalsystem med spredte skyer, kraftige regnskyl, turbulens og stærke vinde fra sydvest, så besætningen besluttede at ændre flyveplanen og tage en rute, som inkluderede en nedstigning over kanalen mellem Pico og Sao Jorge Islands for at komme ind på den 250 graders VOR radial ved Horta. Horta flyvetårn gav først luftfartøjet tilladelse til FL 100. Besætningen anmodede derefter om at gå ned til 5 000 fods højde og fik tilladelse hertil med instruktion om at bevare den visuelle kontakt med øen Pico. Under nedstigningen blev der rapporteret om kraftig regn og turbulens. Syv minutter efter nedstigningen var påbegyndt, kolliderede luftfartøjet med den nordlige side af bjerget Pico da Esperanca på øen Sao Jorge, under instrumentvejrforhold. Besætningen blev advaret af GPWS 17 sekunder før sammenstødet.
- 25. maj 2000 – Kollision på startbanen i Charles De Gaulle lufthavnen (Frankrig)<sup>26</sup>, 1 dødsfald.  
Mulige årsager til kollisionen var først og fremmest en flyveleders fejlagtige opfattelse af et luftfartøjs position, hvilket blev forstærket af omstændighederne og arbejdsmetoderne, som medførte, at han gav et Shorts luftfartøj tilladelse til at køre ud på startbanen. Dernæst skyldtes den manglen på systematiske kontrolprocedurer i ATC, hvilket gjorde det umuligt at korrigere fejlen.
- 8. oktober 2001 - Kollision på startbanen i Linate lufthavn (Italien)<sup>27</sup>, 114 dødsfald.  
Undersøgelsen konkluderede, at det måtte antages, at den umiddelbare årsag til kollisionen var et Cessna-fly indtrængen på den aktive startbane. Her må den menneskelige faktor i forbindelse med besætningen på Cessna samt de dårlige sigtforhold naturligvis sammenholdes med det scenarie, som muliggjorde den række af hændelser, der førte til den fatale kollision. Det kan ligeledes anføres, at systemet i Linate-lufthavnen i Milano ikke var i stand til at spore misforståelser, mindst af alt utilstrækkelige procedurer og åbenbare menneskelige fejl.
- 24. november 2001, British Aerospace 146, Crossair, Schweiz, 24 dødsfald.  
Den 24. november 2001 kl. 20.01 UTC fløj luftfartøjet fra Berlin-Tegel-lufthavnen på en planlagt flyvning til Zürich. Kl. 20.58 UTC modtog luftfartøjet, efter en begivenhedsløs flyvning, tilladelse til en standard VOR/DME indflyvning på bane 28 i Zürich lufthavn. Før det luftfartøj, der var involveret i kollisionen, landede en Embraer EMB 145, flight CRX 3891, på landingsbane 28 i Zürich lufthavn. Besætningen underrettede kontrollårnet om, at vejrforholdene var tæt på minimale på denne landingsbane. Kl. 21.00 UTC rapporterede flight CRX 3597 på flyvepladsen kontrolfrekvens. Da luftfartøjet nåede minimumsnedstigningshøjden (MDA) på 2 390 fod kl. 21.06 meddelte luftfartøjschefen sin andenpilot, at han havde visuel kontakt til jorden og fortsatte nedstigningen. Kort efter kolliderede luftfartøjet med trætoppene og styrtede til jorden.
- 1. juli 2002 – Kollision under flyvning (over Überlingen)<sup>28</sup>, 71 dødsfald, hvor der bl.a. er identificeret følgende årsager:

<sup>26</sup> <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=20000525-0>.

<sup>27</sup> <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=20011008-0>.

<sup>28</sup> <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=20020701-1>.



- Den nært forestående overskridelse af minimumsafstanden blev på intet tidspunkt bemærket af ATC. Instruksen til TU154M om at påbegynde nedstigning blev givet på et tidspunkt, hvor den foreskrevne afstand til luftfartøjet B757-200 ikke længere kunne overholdes.
- Besætningen ombord på TU154M fulgte ATC's instruks om at påbegynde nedstigning og fortsætte med at gøre dette, selv efter at have modtaget en advarsel fra TCAS om at stige op igen. Denne manøvre blev foretaget på trods af TCAS-varslingen.
- Integrationen af ACAS/TCAS II i det globale luftfartssystem var utilstrækkelig og opfyldte ikke på alle punkter tanken bag systemet.
- ICAO's bestemmelser vedrørende ACAS/TCAS og dermed bestemmelserne fra de nationale luftfartsmyndigheder og de operationelle og proceduremæssige instrukser fra fabrikanten af TCAS og operatørerne var ikke standardiserede, men ufuldstændige og delvist modstridende.
- Lufttrafiktjenesteudøverens styrings- og kvalitetssikring formåede ikke at sikre, at alle åbne arbejdsstationer natten igennem konstant blev betjent af flyveledere.
- Lufttrafiktjenesteudøverens styrings- og kvalitetssikring tillod i årevis, at flyvetårnet på tidspunkter med lav trafik kun blev betjent af en enkelt flyveleder, mens den anden hvilede sig.

**Fem ud af syv CFIT-havarier havde dødelig udgang i 2006.** Selv om ATM ikke var en direkte eller indirekte årsag, stiller Eurocontrol ingen data til rådighed, som påviser, hvorvidt tilstedeværelsen af en korrekt luftfartstjeneste kunne have forhindret disse hændelser i at forekomme.

#### 2.3.1.6 De væsentligste risikoområder

Til opsummering indeholder Eurocontrols årlige sikkerhedsrapport fra 2007 en liste over følgende væsentlige risikoområder:

- **Kollisioner mod jorden, herunder især Indtrængere på start- og landingspladsen**
- **Uautoriseret indtrængen i luftrummet**
- **Kontrolleret flyvning imod terræn (CFIT) eller "næsten CFIT",** hvoraf andelen af risikobehæftede hændelser (alvorlighedsgrad A og alvorlighedsgrad B) af det samlede antal CFIT-hændelser var meget høj (43 % i 2006 i forhold til 32 % i 2005) og fortsat er stigende. Til sammenligning er andelen af risikobehæftede hændelser i forbindelse med overskridelser af minimumsafstanden cirka 20 % og 10 % for tilfælde af indtrængere på start- og landingsbane.
- **Flyets afvigelse fra ATC-godkendelse**
- **Højdeafvigelser (level bust)**
- **ATS-niveau på flyvepladser.**

Hvad angår sidstnævnte, gav sikkerhedsregelkommissionen allerede i 2005 udtryk for bekymring for forskellene blandt landene, navnlig ved sekundære flyvepladser, for så vidt angår luftrumsklassificering og niveauet for udøvelse af luftfartstjenester. I den førnævnte rapport fra 2007 konkluderer Eurocontrol, at der ikke findes standarder for udøvelsen af ATS og for oprettelsen af kontrollerede luftrum for erhvervmæssige flyvninger. Det er derfor ifølge sikkerhedsregelkommissionen nødvendigt at indføre regler for dette væsentlige risikoområde.

Agenturet konkluderer derfor på baggrund af ovenstående, at:

- Det er nødvendigt med en helhedsstrategi for at forbedre ATM/ANS-sikkerheden
- Det er udover ATM-tjenester også nødvendigt at fokusere på ANS-tjenester
- Det samlede antal havarier (eller havarier med dødelig udgang) er så lavt, at det for at foretage en troværdig vurdering af sikkerhedsindikatorer er nødvendigt at forbedre systemet til indberetning af hændelser og centralisere analyserne ud fra en helhedsanskuelse af systemet.

### 2.3.1.7. Omkostninger i forbindelse med sikkerhedshændelser

Et eksempel på en meget alvorlig ATM-relateret hændelse kan f.eks. være en højenergikollision mellem to store luftfartøjer, som medfører ødelæggelser af skroget på begge luftfartøjer, og som kræver over 500 menneskeliv<sup>29</sup>.

Det er moralsk meget ømtåleligt at sætte en pris på et menneskeliv. Hvad angår forsikring, anslås værdien i denne dokument, på baggrund af litteratur<sup>30</sup>, at være på omkring 1 mio. EUR. Et enkelt ATM/ANS-relateret havari, som involverer mindst et større erhvervsmæssigt luftfartøj, kan nemt kræve 50 menneskeliv. De samlede omkostninger vil altså være 50 mio. EUR.

Den 30. marts 2008 blev en række brugte luftfartøjer sat til salg på internettet. Moderne, forholdsvis store forretningsfly blev udbudt til priser i størrelsesordenen 15-34 mio. USD<sup>31</sup>, dvs. at den gennemsnitlige restværdi af et forretningsfly er på omkring 20 mio. EUR. Restværdien af et stort kommercielt passagerfly kan derfor anslås til ikke mindre end 100 mio. EUR (dobbelt så meget for et meget stort fly, som f.eks. et B-747).

Et havari, som inkluderer to fly af typen B-747, koster 200 + 200 = 400 mio. EUR i omkostninger for ødelæggelser på skroget. Derudover koster det 500 x 1 mio. EUR = 500 mio. EUR i tabte menneskeliv. De samlede omkostninger vil være cirka 900 mio. EUR, forudsat at tredjeparter på jorden ikke også har lidt overlast. Sandsynligheden for, at denne type havari forekommer, er imidlertid meget lille (kun ét tilfælde i luftfartens historie). Det er derfor ikke hensigtsmæssigt at tage højde for omkostninger i denne størrelsesorden i de følgende afsnit af denne RIA.

**Et havari (som direkte eller indirekte involverer ATM- eller ANS-tjenester) vil i gennemsnittet indebære skader på skroget af et stort jet-passagerfly (restværdi omkring 100 mio. EUR), koste 50 menneskeliv og løbe op i samlede omkostninger på ca. 150 mio. EUR. Det anslås, at en ud af fem (dvs. 20 %) af ATM/ANS-relaterede tjenester falder ind under denne kategori.**

Hvad angår de resterende 80 %, gælder det, at de mest hyppige sikkerhedshændelser i EU 27+4 forekommer, mens luftfartøjet kører på jorden, og skyldes kollisioner med faste genstande eller med jordudstyr. ATM kan meget vel være en medvirkende årsag. Denne form for **hændelser på flyvepladser, medfører også ofte væsentlige omkostninger, selv om de sjældent kræver menneskeliv eller ødelæggende skader på skroget.** Ifølge oplysninger fra det program for forebyggelse af hændelser på jorden (Ground Accident Prevention) (GAP), som blev lanceret af den uafhængige, internationale ngo "Flight Safety Foundation"<sup>32</sup> (FSF) i 2003, kan selv en mindre hændelse resultere i dyre reparationer af luftfartøjet (og en endnu dyrere ændring af flyveplanen og udgifter i forbindelse med den tid, luftfartøjet skal holdes på jorden til reparation), som kan beløbe sig til 10 000 mio. USD dollars pr. år, hvilket vil sige en gennemsnitlig omkostning på 370 000 USD pr. havari eller hændelse. ATM-hændelser omfatter også hændelser, som sker under taxikørsel på rullebaner. Vurderingen fra FSF omfatter også mindre skader på luftfartøjer (dvs. skader som er billigere og hurtigere at reparere), som er parkeret på standpladsen. Hvis beregningerne fra FSF anvendes i denne RIA, kan det derfor føre til en undervurdering og ikke en overvurdering af omkostningerne. Hvis det antages, at 1 EUR = 1,35 USD (i 2006), **vil de gennemsnitlige omkostninger ved en enkelt hændelse af denne art koste i omegnen af 270 000 EUR. Det antages her, at denne form for hændelser udgør 80 % af ATM/ANS-relaterede hændelser.**

De gennemsnitlige omkostninger ved et enkelt ATM/ANS-relateret havari kan anslås til:

<sup>29</sup> <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19770327-0>.

<sup>30</sup> [http://www.law.harvard.edu/programs/olin\\_center/papers/pdf/422.pdf](http://www.law.harvard.edu/programs/olin_center/papers/pdf/422.pdf).

<sup>31</sup> <http://www.aviationbusinessindex.net/listings.asp?airframe=F&make=GULFSTREAM>.

<sup>32</sup> [http://www.flightsafety.org/gap\\_home](http://www.flightsafety.org/gap_home).



$$(1 \times 150 \text{ mio. EUR}) \times 20 \% + (4 \times 270 \text{ 000 EUR}) \times 80 \% = 37 \text{ 770 000 EUR.}$$

I afsnit 2.3.1.3 nedenfor anslås det fremtidige antal ATM/ANS-relaterede havarier til 18 om året, hvis ikke der gøres noget for at forbedre sikkerheden.

**Det konkluderes derfor, at omkostningerne til ATM/ANS-relaterede havarier i Europa i de næste to årtier vil være på gennemsnitligt  $18 \times 37,77 = 680$  mio. EUR om året**

### 2.3.2 Retsgrundlag

#### 2.3.2.1 Det overordnede retsgrundlag:

#### ICAO

Hvad angår ICAO-rammerne, er betragtningerne i den RIA, der er vedhæftet til agenturets udtalelse 3/2007<sup>33</sup> gældende. Sammenfattende udviser systemet, som er baseret på ICAO-bilagene, og gennemførelsen af disse bilag i de nationale lovgivninger, følgende alvorlige mangler:

- Der findes ingen retligt bindende regler på internationalt plan
- Reglerne præciserer ofte kun "hvad", men ikke "af hvem" (f.eks. en organisation) eller "hvordan" (f.eks. certificering og kontrol af kompetente myndigheder)
- Alle de kontraherende stater skal gennemføre parallelle retlige gennemførelsesprocesser med deraf følgende heterogenitet, forskellige tidshorisonter og fordobling af arbejdsbyrden.

#### 2.3.2.2 Regelfastsættelse og standardisering i Europa

Selv om der er indført EU-dækkende sikkerhedsbestemmelser og et system til indberetning af resultater, har gennemførelsen heraf ifølge projekt D1 af SESAR<sup>34</sup> været usammenhængende og langsom. En sådan fremgangsmåde er uacceptabel og skal gøres gennemsigtig, så slutbrugerne kan foretage en velovervejet vurdering. Det er med den nuværende metode til styring og håndhævelse ikke muligt at tvinge lande til at gennemføre disse bestemmelser. Dette skal ændres, og der er behov for en enkelt institutionel ramme med en organisations- og styringsstruktur, der har beføjelse til at sikre en sammenhængende gennemførelse. Hvis sikkerhedsniveauet ikke kan øges, kan kapaciteten ikke vokse.

Eurocontrols regelsikkerhedskommission tilføjede i sin førnævnte årlige sikkerhedsrapport fra 2007, at den allerede i 2005 havde givet udtryk for bekymring over niveauet for udøvelse af ATS-tjenester ved sekundære flyvepladser, ikke mindst i betragtning af den stigende brug af kommercielle luftfartsselskaber og forskellene mellem medlemsstaterne, for så vidt angår luftrumsklassificering og niveauet for udøvelse af luftfartstjenester.

Regelsikkerhedskommissionen udarbejdede et spørgeskema, som havde til formål at tilvejebringe relevante oplysninger om klassificeringen af luftrum, som anvendes af kommercielle luftfartstjenester, samt om de former for ATS-tjenester de modtager. Besvarelserne på spørgeskemaet påviste følgende:

*... der er **ingen standardmetode til udøvelse af ATS og oprettelsen af et kontrolleret luftrum for erhvervsmæssige flyvninger...***

Derfor anbefaler sikkerhedsregelkommissionen, at der udover foranstaltninger på nationalt plan gennemføres en harmonisering i hele Europa af anvendelsen af AFIS-tjenester.

<sup>33</sup> [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/opinions/Translations/03\\_2007/RIA%20Opinion%203-2007.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/opinions/Translations/03_2007/RIA%20Opinion%203-2007.pdf).

<sup>34</sup> <http://www.sesar-consortium.aero/deliv1.php>.

Eurocontrol har ikke mindst via overvågnings- og støtteprogrammet til implementering (ESIMS) af Eurocontrols sikkerhedskrav (ESARR) bemærket (i den årlige sikkerhedsrapport fra 2007), at der er fremkommet visse "generiske" resultater i en lang række tilfælde i hele Europa. Disse "generiske resultater" viser, at der eksisterer nogle paneuropæiske problemstillinger, som kræver indgreb på europæisk plan. Disse problemer omfatter:

- Mangel på ordninger for et sikkert tilsyn med ATFM og ASM
- Manglende gennemførelse af visse bestemmelser i ESARR
- Manglende formalisering af ordninger for tilsyn i forbindelse med grænseoverskridende situationer
- Dårligt tilsyn med ændringer af systemer
- Mangel på ordninger for de nationale tilsynsmyndigheders modtagelse af og kontrol med EF-erklæringer om systemverifikation fra luftfartstjenesteudøvere, som fastsat i forordning (EF) nr. 552/2004
- Mangel på håndhævelsesforanstaltninger i forbindelse med certificerede tjenesteyderes overtrædelser af forordningerne om det fælles europæiske luftrum
- Mangelfuld gennemførelse af konceptet for "sikkerhedsdirektiver" (inspireret af luftdygtighedsdirektivet), som i vid udstrækning anvendes inden for andre områder af luftfart
- Behov for at præcisere omfanget af og anvendelsesområdet for certificeringsreglerne i forbindelse med det fælles europæiske luftrum, navnlig med henblik på at se nærmere på forskellene med hensyn til kompleksiteten af den tjeneste, der leveres inden for kategorien flyveinformationstjenester.

Agenturet har allerede fremsat supplerende betragtninger til de nuværende bestemmelser vedrørende luftfartssikkerhed i Europa i den ovenfor nævnte RIA, der ledsager udtalelse 3/2007. Agenturet konkluderede i disse betragtninger, at alle regler, standarder eller krav, der vedtages og offentliggøres af en hvilken som helst af de nuværende mellemstatslige luftfartsorganisationer, ikke er umiddelbart gældende, medmindre de er gennemført i den nationale lovgivning, samt at de pågældende organisationer ikke har beføjelser til at udstede certifikater eller påtvinge deres medlemmer sine standarder.

### 2.3.2.3 Det fragmenterede retsgrundlag

Størsteparten af de interessenter, som blev hørt af Ecorys under den foreløbige konsekvensvurdering, var generelt enige eller delvist enige i de problemer, der er afdækket i afsnit 2.3.2.1 og 2.3.2.2 ovenfor. Selv om det ikke var alle parter, der var enige i, at ICAO-reglerne ikke er bindende i alle tilfælde, var de dog enige om, at der er et ganske stort spillerum for forskelle i fortolkningen, og at gennemførelsen i national lovgivning foregår langsomt.

Interessenternes opfattelse, som den fremgår af Ecorys undersøgelse fra 2005, går igen i SESAR-projektet (DLM-0612-001-01-00), som blev offentliggjort i juli 2007, og hvor det i afsnit 5.2.4.1 under "Deliverable 3" anføres, at EU-lovgivningen vedrørende civil luftfart forudsætter en paneuropæisk sikkerhedslovgivning for forandringsstyring, der kan indføre stabile procedurer og inddragelsesprocesser.

For at støtte udviklingen af en sådan lovgivning og sikre en vellykket implementering af forandringer har SESAR fremsat tre anbefalinger:

- Den Europæiske Union og medlemsstaterne skal udpege en fælles myndighed til at regulere luftfartssikkerhed, som både fungerer som lovgivningsmæssigt mellemlid for forandringsstyring og samarbejder med SESAR JU, der skal oprettes senest ved afslutningen af definitionsfasen for SESAR
- Den udpegede EU-myndighed til regulering af luftfartssikkerheden skal udarbejde en (undersøgelses)procedure for forandringsstyring og om nødvendigt fremsætte ændringsforslag til EU-lovgivningen vedrørende civil luftfart og eksisterende sikkerhedskrav og -ordninger.

Gruppen på Højt Plan, som blev nedsat af næstformand Jacques Barrot i slutningen af 2006, går i sin anbefaling 1 i dens endelige rapport fra juli 2007 i samme retning, idet den heri anfører, at fragmentering er den største forhindring for at forbedre det europæiske luftfartssystem. Da dette problem kun kan løses på europæisk plan, anbefalede Gruppen på Højt Plan en styrkelse af Fællesskabets rolle og af fællesskabsmetoden, da det er den eneste mulighed for at fastsætte en dagsorden for bedre regulering af europæisk luftfart. Dette vil også fjerne overlapninger mellem EU's reguleringsprocesser og andre reguleringsprocesser, sikre uafhængige strukturer for regulering og udøvelse af tjenesteydelser samt sikre, at sikkerhedsregulerende aktiviteter gennemføres uafhængigt af andre former for regulering (f.eks. økonomiske eller finansielle). Dette præciseres yderligere i den sjette anbefaling fra gruppen, hvori det foreslås, at Eurocontrol skal fokusere på, hvilke paneuropæiske funktioner, der er nødvendige, på udformningen af ATM-netværket og på at yde støtte til reguleringen, som Europa-Kommissionen og medlemsstaterne har anmodet om, samtidig med at ansvaret for sikkerhedsregulerende aktiviteter overføres til agenturet. Endelig foreslår Gruppen på Højt Plan i sin ottende henstilling, at Kommissionen giver agenturet beføjelser til at fungere som fælles EU-instrument for luftfartssikkerhedslovgivning, herunder regulering af lufthavne og ATM.

Europa-Kommissionen har støttet konklusionerne fra Gruppen på Højt Plan og har meddelt, at der i 2008 vil blive fremlagt en pakke med lovgivningsforslag vedrørende luftfart, som bl.a. har til formål at løse problemet med fragmentering af EU's sikkerhedslovgivning<sup>35</sup>.

**Afslutningsvis identificerer interessenterne, SESAR og Gruppen på Højt Plan de problemer, der udspringer af den nuværende fragmenterede sikkerhedslovgivning, og de juridiske mangler ved den mellemstatslige fremgangsmåde, som problemområder, der kræver øjeblikkelig indgriben. Eurocontrols sikkerhedsregelkommissionen peger også på de store forskelle i ATM-reglerne i Europa, som et område, der påvirker det europæiske ATM/ANS-systems overordnede økonomiske og sikkerhedsmæssige resultater. Kommissionen har derfor allerede meddelt, at den vil tage initiativ til at løse disse problemstillinger.**

### *2.3.3 Procedurer på nationalt plan*

#### 2.3.3.1 "Top ti" over eksempler på manglende overholdelse af bestemmelserne, identificeret af ESIMS

Ifølge ovennævnte rapport fra sikkerhedsregelkommissionen indeholder den "Top ti" over eksempler på manglende overholdelse, som blev identificeret af ESIMS revisioner frem til 2006, følgende punkter:

---

<sup>35</sup> KOM(2007) 845 endelig af 20. december 2007: Første rapport om gennemførelsen af lovgivningen om det fælles europæiske luftrum – resultater og perspektiver.

Identifikation	Manglende overholdelse	% af stater, der ikke overholder bestemmelserne
RLMK0240	Regler for risikovurdering og -reduktion	90
ESIM0030	Verifikation af luftfartstjenesteudøvernes gennemførelse af sikkerhedsstyringssystemer	90
ESIM0020	Verifikation af gennemførelsen af ESARR 2	90
PERS0340	Sikkerhedsregler for ATM/ANS teknisk personale	90
FRAM0430	Sikkerhedsindikatorer på nationalt plan	80
ESIM0050	Verifikation af gennemførelsen af ESARR 5 for teknisk personale	80
RES0160	Sikkerhedsanbefalinger eller sikkerhedsforanstaltninger	80
PERS0350	Tilsyn med teknisk personale	80
PERS0360	Tilsyn med underleverandører (f.eks. vedligeholdelsesorganisationer)	70
PERS0280	Kontrol med procedurer til bedømmelse af flyvelederes kompetencer	70
ESIM0040	Verifikation af gennemførelsen af ESARR 5 for flyveledere	70
ESIM0010	Verifikation af gennemførelsen af ESARR 1	70
RLMK0220	Indberetning af ATM-relaterede hændelser	70

**Tabel 4: Anslået antal ATM/ANS-relaterede sikkerhedshændelser i alt**

#### 2.3.3.2 Nuværende indsats for at sikre sikkerhedstilsyn med ATM/ANS-tjenester

Sikkerhedsregelkommissionen bemærkede endvidere, at der i en række medlemsstater fortsat er mangel på kvalificeret personale til at udføre de sikkerhedsregulerende funktioner. Dette påvirker i højere grad de kompetente myndigheder end luftfartstjenesteudøverne, da mange myndigheder kæmper for at opnå de budgetter, der er nødvendige for at kunne tilbyde attraktive lønninger og karrieremuligheder til potentielle ansøgere. Dette problem vil muligvis kunne løses ved, at medlemsstaterne yder en mere målrettet indsats for at indføre solide og troværdige nationale luftfartsmyndigheder/tilsynsmyndigheder. Agenturet bemærker på den anden side, at det måske var en mere logisk løsning at sammenlægge ressourcerne på europæisk eller subregionalt plan, og at dette ville sikre en mere effektiv udnyttelse af de få tilgængelige ressourcer, eftersom ATM/ANS-tjenesterne bliver stadig mere komplekse.

I den foreliggende RIA antages det imidlertid, at eftersom regelfastsættelsen allerede er blevet centraliseret med indførelsen af det fælles europæiske luftrum, er det ikke nødvendigt at vurdere indvirkningen af en sådan overdragelse af ansvar, som foregik på et tidligere tidspunkt.

Da agenturet ikke vil foreslå, at det får overdraget en stor del af certificeringsopgaverne, er det ikke nødvendigt at foretage en detaljeret vurdering af, hvor mange heltidsækvivalenter, der anvendes på nationalt plan til at foretage certificering og føre tilsyn med ATM/ANS, da dette antal ikke bør ændres.

### 2.3.4 Udfordringer forbundet med udviklingen

Den kombinerede effekt af øget trafik og indførelse af nye teknologier/koncepter vil medføre en række potentielle væsentlige sikkerhedsudfordringer inden for SESAR-perioden. En ikke-udtømmende liste omfatter bl.a.:

- Øget trafik fra/til de nye medlemsstater (EU 10+2), hvilket medfører mere komplekse trafikmønstre på grund af øst-vest-ruter, der krydser de traditionelle nord-syd-ruter.
- Efterfølgende stigning i andelen af flyvninger inden for EU
- Omfattende anvendelse af områdenavigation i det øvre luftrum, hvilket medfører mere komplekse trafikmønstre
- Overbelægning i større fordelingslufthavne og etablering af terminalområder omkring disse lufthavne, med "superhøj tæthed"
- Udvikling af regionale flyvepladser, hvilket vil gøre trafikken mere kompleks på mellemstort/lavt niveau
- Konstant vækst i almenflyvning og øget brug af meget lette jetfly (Very Light Jets (VLJ)) med deraf følgende stigning i trafikkompleksitet og -tæthed på lavt niveau
- Øget brug af luft-jord datalinks
- Operativ anvendelse af EGNOS-baserede instrumentindflyvningsprocedurer, hvilket også vil øge muligheden for at benytte mindre flyvepladser
- Instrumentprocedurer for helikoptere
- Integration af ubemandede luftfartssystemer (UAS) i ikke-adskilte luftrum.

### 2.3.5 Konklusioner og begrundelse for EU-intervention

Det kan konkluderes, at de identificerede og analyserede problemer berettiger intervention på EU-plan for at:

- øge sikkerheden af ATM og ANS, som kan være medvirkende årsag til 18 havarier årligt (1/3 af disse med dødelig udgang)
- reducere omkostningerne i forbindelse med ATM/ANS-relaterede havarier og hændelser inden for EU; omkostninger, som kan anslås til at være på 680 mio. EUR årligt (2006)
- arbejde på at indføre en sammenhængende og ufragmenteret sikkerhedslovgivning, som er klart adskilt fra tjenesteydelser og andre former for regulering eller offentlig intervention
- etablere en solid lovgivningsramme, som muliggør en helhedsstrategi for reguleringen af den civile luftfartssikkerhed
- støtte SESAR-projektet ved at samle sikkerhedsreguleringen ét sted for at fremme en tidlig og problemfri gennemførelse ved at foregribe sikkerhedsgodkendelsen og certificeringen af projekterne
- forbedre indberetningshyppigheden for hændelser og ATM-hændelser på EU-plan.

## **2.4 Mål og indikatorer**

### 2.4.1 Mål

Målene for den planlagte udvidelse af EASA-systemet til at omfatte ATM/ANS-tjenester skal omfatte de problemer, der er forbundet med den nuværende organisering af sikkerhedslovgivningen og manglen på et standardiseret sikkerhedstilsyn og på en velfungerende indberetning fra de kompetente myndigheder.

De fastsatte mål kan klassificeres efter de tre niveauer, der normalt anvendes af Kommissionens tjenestegrene i forbindelse med konsekvensanalyser, dvs.:

- De **generelle mål**, som omfatter de overordnede politiske mål.

- De **specifikke mål**, som omfatter de mere direkte mål for det planlagte lovgivningsinitiativ, der skal bidrage til at opnå de overordnede mål. Både de generelle og de specifikke mål er påvirket af faktorer, som ligger uden for Kommissionens og agenturets direkte kontrol, og som derfor kan være svære at måle.
- De **operationelle mål**, som er forbundet med de nøjagtige resultater af forslaget, og som kan vurderes eller måles ved hjælp af de rette indikatorer.

Mål og indikatorer for udvidelsen af EASA-systemet til ATM/ANS-tjenester fremlægges nedenfor i afsnit 2.4.2 til 2.4.5.

#### 2.4.2 Generelle mål

Europa-Kommissionens generelle sociale mål, som beskrevet i Kommissionens arbejdsprogram og årlige politikstrategi<sup>36</sup>, og som i grove træk er baseret på Lissabonstrategien, er følgende:

- at bringe EU tilbage mod *velstand*, som udover at opbygge et indre marked baseret på loyal konkurrence, også omfatter et mere effektivt transportsystem,
- at forstærke Europas engagement i øget *solidaritet*, som indebærer at yde borgerne det samme beskyttelsesniveau i hele EU 27+4,
- at styrke *borgernes sikkerhed*, herunder også deres transportsikkerhed,
- at udbrede og fremme disse mål uden for EU's grænser via en *større indflydelse i verden*.

#### 2.4.3 Specifikke mål

De specifikke mål er relateret til specifikke mål for lufttransport, som også understøttes af andre initiativer, såsom oprettelsen af et fælles europæisk luftrum og indførelsen af EASA-systemet. Disse specifikke mål er beskrevet mere detaljeret i de ti anbefalinger i rapporten fra Gruppen på Højt Plan, og er angivet i tabel 5 nedenfor.

Uddrag af anbefalingerne fra Gruppen på Højt Plan			Relaterede specifikke mål
Nr	Titel	Tekst	
1	<b>EU som drivkraft for en europæisk luftfartsreguleringsring</b>	Fragmentering er en af de største hindringer for et effektivt europæisk luftfartssystem. Da dette problem kun kan løses på europæisk plan, er en styrkelse af Fællesskabets rolle og af fællesskabsmetoden den eneste mulighed for at indføre regulering af den europæiske luftfart ved at fjerne overlapninger mellem EU's reguleringsprocesser og andre reguleringsprocesser, sikre uafhængige strukturer for regulering og levering af tjenesteydelser samt sikre, at sikkerhedsregulerende aktiviteter gennemføres uafhængigt af andre former for regulering.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fjerne overlapninger i sikkerhedsregulerende processer</li> <li>• Sikre uafhængige strukturer til sikkerhedsregulerende aktiviteter uafhængigt af andre former for regulering eller offentlig intervention.</li> </ul>
2	<b>Større ansvar til luftfartsindustrien</b>	Luftfartsindustrien skal tildeles et større ansvar i takt med liberaliseringen af det indre marked. Luftfartsindustrien skal involveres mere systematisk i regelfastsættelsesprocessen for luftfartssystemet.	Systematisk involvering af luftfartsindustrien i regelfastsættelsesprocessen
3	<b>Bedre regulering</b>	Bringe principperne for bedre regulering i anvendelse, undgå overregulering og	Inkludere fuldstændige konsekvensvurderinger

<sup>36</sup> Se [http://europa.eu.int/comm/atwork/programmes/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/atwork/programmes/index_en.htm).

		gennemføre fuldstændige konsekvensanalyser og høringer.	og høringer i regelfastsættelsesprocesserne
4	<b>Forbedre resultaterne</b>	Tilpasse lovgivningen og ledelsesstrukturerne for at stimulere ledelsen til at forbedre præstationerne, for så vidt angår ATM. Hvor det er muligt, fremme indførelsen af markedsprincipper ved at adskille og liberalisere ANSP-tjenester.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fremme nye paneuropæiske leverandører af adskilte tjenester</li> <li>• Fremme SMV'ers udøvelse af vAFIS-tjenester og forpladstjenester.</li> </ul>
5	<b>Gennemføre det fælles europæiske luftrum</b>	Fremskynde gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum (SES) og SESAR via proaktiv styringskontrol og kontrol med de årlige fremskridt samt årlige rapporter fra Europa-Kommissionen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fjerne overlapninger i sikkerhedsregulerende processer</li> </ul>
6	<b>Give Eurocontrol flere beføjelser og styrke dets fokus</b>	Eurocontrol skal have beføjelser til at kunne spille en vigtig rolle i gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum og af SESAR-målene inden for den strategiske og lovgivningsmæssige ramme, der er fastsat af EU. Fokuser organisationens aktiviteter på fremtrædende paneuropæiske funktioner og opbygning af ATM-netværk samt på at yde støtte til reguleringen, i overensstemmelse med Europa-Kommissionens og medlemsstaternes anmodninger. Overdrage ansvaret for sikkerhedsregulerende aktiviteter til EASA.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fjerne overlapninger i sikkerhedsregulerende processer</li> </ul>
7	<b>Løse problemet med lufthavnskapacitet</b>	Integrere lufthavne mere systematisk i helhedsstrategien.	Harmonisere forvaltningen af operatører/udøvere af forskellige tjenester.
8	<b>Sikre en løbende forbedring af sikkerheden</b>	Tildele EASA beføjelser til at fungere som fælles EU-instrument for luftfartssikkerhedslovgivning, herunder regulering af lufthavne og ATM, samt sikre, at EASA modtager tilstrækkelig finansiering og ressourcer. Forberede sig på udfordringen i forbindelse med SESAR ved at gennemføre rettidige certificeringsprocesser. Sikre, at staternes sikkerhedstilsyn harmoniseres, og at samarbejdet mellem de nationale myndigheder fremmes med henblik på at sikre de bedste resultater.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indføre en fælles, sammen-hængende lovgivningsramme for hele luftfartssystemet</li> <li>• Standardisere sikkerhedstilsynet i alle medlemsstaterne for at opnå et højt, ensartet sikkerhedsniveau</li> </ul>
9	<b>Sikre miljøfordele</b>	Anmode Europa-Kommissionen om at udarbejde en integreret miljøstrategi, som bygger på de tre søjler i forbedrede gate-to-gate ATM-tjenester, renere og mere lydsvage luftfartøjer samt markedsorienterede løsninger.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fjerne overlapninger i sikkerhedsregulerende processer</li> </ul>
10	<b>Forpligte medlemsstaterne til at opfylde kravene</b>	Kræve en mere systematisk gennemførelse af de eksisterende prioriteringer i EU-medlemsstaterne, navnlig den defragmentering, som er målet for initiativet vedrørende det fælles europæiske luftrum. Medlemsstaterne skal afhjælpe inkonsekvente retningslinjer for ANSP'er og mangelfulde tilsyn.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fremme en rationel brug af ressourcerne til sikkerhedstilsyn på EU-plan</li> <li>• Standardisere sikkerhedstilsynet i alle medlemsstaterne for at opnå et højt, ensartet sikkerhedsniveau</li> </ul>

**Tabel 5: Specifikke mål i tilknytning til anbefalingerne fra Gruppen på Højt Plan**

De ti specifikke mål, der anføres i sidste kolonne i tabel 5 ovenfor, vil danne grundlag for de følgende afsnit i denne RIA.

*2.4.4 Operationelle mål*

De forventede mål for udvidelsen af EASA-systemet er naturligvis tæt knyttet til de problemer, der behandles i afsnit 2.3. Den valgte politik har til formål at afhjælpe eller afbøde de eksisterende problemer og indføre forbedringer.

De operationelle mål er derfor relateret til de konkrete foranstaltninger, der er forbundet med den foreslåede EU-intervention. Resultaterne kan observeres og endog måles og direkte knyttes til den foranstaltning, der gennemføres. Disse observerbare/målelige operationelle mål er:

- Europa-Parlamentets ændringer til grundforordningen (EF) nr. 216/2008
- Offentliggørelse af egentlige gennemførelsesbestemmelser for sikkerhedsreguleringen af ATM/ANS samt af organisationer, personale og systemer og komponenter, som er involveret i tilvejebringelsen af tjenesterne
- Oprettelse af en arbejdsorganisation
- Løbende kontrol med ATM/ANS-sikkerheden
- Etablering af tætte forbindelse med andre bidragydere, herunder navnlig Eurocontrol og SESAR
- Oprettelse af et marked for paneuropæiske udbydere af luftfartstjenester
- Indførelse og implementering af effektive håndhævelsesmidler i forbindelse med ATM/ANS.

*2.4.5 Indikatorer*

Der kan identificeres tre forskellige kategorier af indikatorer:

- *Havariindikatorer:* Disse indikatorer afspejler den bedst tænkelige indvirkning på samfundet. De er som regel udtrykt via globale indikatorer og kan påvirkes af mange andre politikker. Det vil i visse tilfælde være vanskeligt, om ikke umuligt, at sammenholde resultater i forbindelse med udvidelsen af EASA-systemet.
- *Resultatindikatorer:* Disse indikatorer er udtryk for de umiddelbare mål for den foreslåede politik, der skal opfyldes, før det generelle mål kan opnås. De kommer til udtryk i gennemførelsesforanstaltningernes direkte og kortsigtede indvirkninger og kan også påvirkes af andre politikker.
- *Outputindikatorer:* Disse indikatorer afspejler de præcise foranstaltninger eller direkte indvirkninger, som den politik, agenturet foreslår i sin udtalelse, forventes at afstedkomme. Kommissionen fører direkte kontrol med resultatet, som er let verificerbart.

Indikatorer gør det muligt at kontrollere, om – og i hvilken grad – målene er opnået. Det er vigtigt, at indikatorerne fastsættes på forhånd for at gøre det muligt at vurdere indvirkningerne af den foreslåede intervention. Indikatorerne for specifikke og generelle mål er tæt knyttet til de pågældende problemer og forventede indvirkninger, mens opfyldelsen af de operationelle mål vurderes ud fra mere enkle og observerbare indikatorer, der er forbundet med foranstaltningerne.



Resultatindikatorerne, som er knyttet til de generelle mål, angives i nedenstående tabel:

<b>Identificerede problemer</b>	<b>Generelle mål</b>	<b>Resultatindikatorer</b>
Forbedre ATM og ANS-sikkerheden	<i>Beskyttelse</i> af borgerne: transport- og luftfartssikkerhed	Sikkerheden i forbindelse med ATM/ANS-tjenester under EASA-systemet
Reducere omkostningerne i forbindelse med havarier, som helt eller delvist er forårsaget af ATM/ANS-tjenester	<i>Velstand:</i> Reducere omkostningerne i forbindelse med havarier, som helt eller delvist er forårsaget af ATM/ANS-tjenester	Omkostninger som følge af skader, der skyldes havarier og hændelser, som direkte eller indirekte er relateret til ATM/ANS
Defragmentere sikkerhedslovgivningen.	<i>Større indflydelse i verden</i>	Påvirke ICAO's standarder og anbefalede praksisser vedrørende ATM/ANS
	<i>Udbrede EASA-systemet uden for EU's grænser.</i>	Indgå nye associeringsaftaler eller udvide ECAA's geografiske anvendelsesområde
Etablere en solid lovgivningsramme, som muliggør indførelsen af en helhedsstrategi for reguleringen af den civile luftfartssikkerhed.	<i>Velstand:</i> opbygge det indre marked og fremme arbejdskraftens bevægelighed.	Fremme paneuropæiske leverandører
	<i>Solidaritet:</i> Yde borgerne det samme beskyttelsesniveau i alle 27 EU-lande.	Etablere fælles kompetenceordninger for teknisk personale i ATM/ANS
Støtte SESAR-projektet ved at samle sikkerhedsreguleringen ét sted for at fremme en tidlig og problemfri gennemførelse ved at foregribe sikkerhedsgodkendelsen og certificeringen af projekterne	<i>Velstand:</i> reducere omkostningerne i forbindelse med sikkerhedsregulering.	Etablere effektive mekanismer til at vurdere, validere og certificere sikkerhedskritiske projekter

**Tabel 6: Identificerede problemer, generelle mål og resultatindikatorer**

De specifikke mål, som er knyttet til de problemer, der analyseres i afsnit 2.3 ovenfor, samt de indikatorer, der anvendes til at kontrollere målopfyldelsen, angives nedenfor i tabel 7:

Identificerede problemer	Specifikke mål	Resultatindikatorer
Øge ATM/ANS-sikkerheden og reducere omkostningerne i forbindelse med havarier og hændelser.	Indføre uafhængige strukturer til sikkerhedsregulerende aktiviteter uafhængigt af andre former for regulering eller offentlig intervention	EASA's kompetencer klart afgrænsede fra andre former for regulering eller offentlig intervention
	Systematisk inddragelse af luftfartsindustrien i regelfastsættelsesprocessen	Løbende anvendelse af EASA's regelfastsættelsesprocedure.
	Standardisere sikkerhedstilsynet i alle medlemsstaterne	Udvide EASA's standardiseringsinspektioner til ATM/ANS
Sanere sikkerhedslovgivningen.	Indføre en fælles, sammenhængende lovgivningsramme for hele luftfartssystemet	ATM/ANS-bestemmelser indarbejdes i grundforordningen
	Harmonisere forvaltningen af operatører/udøvere af forskellige tjenester	Vedtagelse af "horisontale" gennemførelsesbestemmelser for forvaltningen af operatører og leverandører.
Etablere en solid lovgivningsramme, som muliggør indførelsen af en helhedsstrategi for reguleringen af den civile luftfartssikkerhed.	Opretholde en klar adskillelse af henholdsvis myndighedernes og operatørernes/leverandørernes roller	Sikre en klar adskillelse mellem myndighedernes og operatørernes/leverandørernes roller, navnlig for så vidt angår vedtagelse af driftskoncepter
	Fremme nye paneuropæiske leverandører af adskilte tjenester	Indføre en certificeringsordning, som er målrettet tjenesteudøvere, der leverer tjenester i fire medlemsstater eller derover
	Fremme tilvejebringelsen af AFIS-tjenester og SMV'ers levering af forpladstjenester	Forenkling af reglerne for flyvepladsoperatører via en direkte organisering af forvaltningen af AFIS og/eller forpladstjenester
	Inkludere fuldstændige konsekvensvurderinger og høringer i regelfastsættelsesprocedurerne	Lade de foreslåede gennemførelsesbestemmelser være ledsaget af konsekvensvurderinger af lovgivningen
Støtte SESAR-projektet ved at samle sikkerhedsreguleringen ét sted for at fremme en tidlig og gnidningsfri gennemførelse ved at foregribe sikkerhedsgodkendelsen og certificeringen af projekterne	Fjerne overlapninger i sikkerhedsregulerende processer	Formalisering af det lovgivningsmæssige mellemlid mellem sikkerhedsreguleringen og andre former for regulering.
Behov for at rationalisere indsatsen	Fremme en rationel brug af ressourcerne til sikkerhedstilsyn	Tilsynsordninger mellem kompetente myndigheder

for at indføre sikkerhedsregulering af ATM/ANS-tjenester	på EU-plan	Konsekvent procedure for tilsyn med alle ACC-funktioner
--	------------	---

**Tabel 7: Identificerede problemer, specifikke mål og resultatindikatorer**

De operationelle mål, som kan knyttes til en række detaljerede og observerbare eller målelige outputindikatorer, angives i nedenstående tabel.

Operationelle mål	Outputindikatorer
Ændringer til grundforordningen (EF) nr. 216/2008	Agenturets udtalelse fremsendt til Kommissionen.
	Kommissionen vedtager lovgivningsforslag.
	Førstebehandling i Europa-Parlamentet.
	Rådets holdning.
	Andenbehandling i Europa-Parlamentet.
Offentliggørelse af fælles gennemførelsesbestemmelser for sikkerhedsregulering af ATM/ANS-tjenester samt af relaterede organisationer og personale	Offentliggørelse af NPA om gennemførelsesbestemmelser for ATM/ANS.
	Offentliggørelse af NPA om gennemførelsesbestemmelser for udbydere af ATM/ANS-tjenester.
	Offentliggørelse af CRD om gennemførelsesbestemmelser for ATM/ANS.
	Offentliggørelse af CRD om gennemførelsesbestemmelser for ATM/ANS.
	Afgive udtalelse om gennemførelsesbestemmelser for ATM/ANS.
	Afgive udtalelse om gennemførelsesbestemmelser for udbydere af ATM/ANS-tjenester.
Oprettelse af de nødvendige funktioner inden for EASA	Rekruttering af personale til regelfastsættelse for ATM/flyvepladser
	Rekruttering af personale til sikkerhedsanalyser af ATM/ANS-hændelser.
	Rekruttering af personale til standardiseringsinspektioner inden for ATM/ANS.
	Udpegelse af eksterne revisorer til deltagelse i standardiseringsinspektioner inden for ATM/ANS.
	Indføjelser af ATM/ANS i SSCC.
Løbende kontrol med ATM/ANS-sikkerheden	Indføjelser af ATM/ANS-sikkerhedsanalyser i den årlige sikkerhedsrapport.
Gennemførelse af tæt forbindelse med SESAR	Der er indført en stabil procedure for sikkerhedsvurdering af SESAR-sikkerhedsprojekter.
Fremme paneuropæiske udbydere af luftfartstjenester	Der er indført en certificeringsprocedure, som er målrettet paneuropæiske udbydere af ANS-tjenester.
Ensartet gennemførelse af ATM/ANS-regler i EU	Indførelse af procedurer for standardiseringsinspektioner inden for ATM/ANS.
	Planlægning af den første række standardiseringsinspektioner, der også omfatter ATM/ANS-tjenester.
	Gennemførelse af den første standardiseringsinspektion inden for ATM/ANS.

**Tabel 8: Identificerede problemer, operationelle mål og outputindikatorer**

## **2.5 Tilgængelige muligheder**

### *2.5.1 Muligheder for den indledende konsekvensanalyse*

Den foreløbige konsekvensvurdering, som nævnes ovenfor, omhandler fem alternative muligheder:

- A) "Undlade at handle" (dvs. ikke ændre den situation, der forventes at opstå efter den første udvidelse af EASA-systemet: Agenturet er ansvarligt for luftdygtighed, certificering af flyvebesætninger og luftfartøjsoperationer, udpegelse af de kompetente myndigheder med ansvar for luftfartstjenester, herunder paneuropæiske udbydere og flyvepladser,
- **B) Progressiv udvidelse af EASA-systemet til at omfatte regelfastsættelse, certificering og standardiseringsinspektioner inden for ATM, ANS og flyvepladser,**
- C) Udvide Eurocontrols beføjelser inden for det fælles europæiske luftrum til regulering af flyvepladssikkerhed samt tildele Eurocontrol opgaver inden for certificering og standardiseringsinspektioner
- D) Oprette et helt nyt europæisk agentur til at støtte Kommissionen i gennemførelsen af sikkerhedsreguleringen for ATM, ANS og flyvepladser
- E) Tildele det "udvidede" EASA (jf. mulighed B) ansvar for at udføre specifikke ATM-driftsfunktioner (f.eks. lufttrafikregulering).

Denne foreløbige konsekvensvurdering konkluderede med udgangspunkt i konsulentens analyse af de forventede indvirkninger, at mulighed B var den foretrukne, hvilket også støttes også af de interessenter, der er blevet hørt.

### *2.5.2 Muligheder, der behandles i denne konsekvensvurdering af lovgivningen*

Mulighed A, C, D og E, som anføres ovenfor, behandles også i Kommissionens endelige konsekvensvurdering og behøver derfor ikke at blive vurderet igen i denne RIA. For at kunne gennemføre mulighed B er det imidlertid nødvendigt at vurdere andre vigtige aspekter.

NPA 2007-16 indeholdt 10 spørgsmål vedrørende dette emne, og havde også som udgangspunkt, at det endelige mål var at gennemføre mulighed B fra punkt 2.5.1, som allerede var begrundet og udvalgt (af Kommissionen<sup>37</sup>).

Af disse 10 spørgsmål vedrørte spørgsmål 3 to særskilte aspekter: Behovet for at regulere luftrumsstyringen (ASM) og denne regulerings art og samme spørgsmål for lufttrafikregulering (ATFM). Det samlede antal spørgsmål i NPA'en er derfor 11. Det er agenturets opfattelse, at seks ud af disse 11 emner ikke behøver at blive underlagt en konsekvensanalyse.

---

<sup>37</sup> KOM(2005) 845 endelig udg. af 20. december 2007.

Disse seks spørgsmål angives i nedenstående tabel, hvor der også gøres rede for, hvorfor det ikke skønnes nødvendigt at foretage en yderligere konsekvensanalyse.

Spørgsmål i NPA 2007-16		Årsager til ikke at overveje alternative muligheder
Nr.	Tekst	
2	<i>Agenturet er interesseret i at vide, om interessenterne mener, at de vedlagte væsentlige krav udgør et godt grundlag for reguleringen af ATM/ANS-tjenesters sikkerhed og interoperabilitet. Det modtager også gerne forslag til forbedringer af disse væsentlige krav.</i>	Kvalitativ vurdering af de væsentlige krav. Der er ikke fundet nogen relevante alternativer.
4	<i>Agenturet er interesseret i at vide, om interessenterne mener, at den definition af systemer og komponenter, som anvendes i forbindelse med Det Europæiske Luftrafikstyringsnet, tydeligt nok angiver, hvilke aktører den udvidede grundforordning skal være gældende for?</i>	Langt de fleste interessenter fandt det ikke nødvendigt at ændre definitionerne. Agenturet konkluderede, at det ikke vil foreslå ændringer af ICAO's definitioner eller definitionen på det fælles europæiske luftrum, samt at det vil koordinere sine gennemførelsesbestemmelser med de aktører, der er ansvarlige for resultater og andre interoperabilitetsaspekter. Det er ikke nødvendigt at foretage en yderligere konsekvensvurdering.
5	<i>Agenturet er interesseret i at vide, om interessenterne mener, at den reguleringsorganisation, som står for design, fremstilling og vedligeholdelse af sikkerhedskritiske systemer og komponenter, samt organisationer, som efterprøver systemernes og komponenternes overensstemmelse, skal pålægges at demonstrere deres kunnen, så de kan mindske ansvarsbyrden for deres operatører?</i>	Er allerede etableret inden for EASA-systemet. Støttes af de interessenter, der har reageret på NPA 2007-16. Agenturet konkluderede, at beslutningen om at anvende denne mulighed vil blive truffet fra sag til sag, og at der vil blive gennemført målrettede konsekvensanalyser for at understøtte de tilknyttede gennemførelsesbestemmelser. Der er på dette stadie ikke behov for en mere dybtgående analyse.
7	<i>Agenturet er interesseret i at få kendskab til interessenternes holdninger til muligheden for, at ATM/ANS-tjenesteudøvere får lov til at udøve adskillige tjenester og/eller operative enheder under et enkelt certifikat.</i>	Interessenterne tolker den eksisterende lovgivning om det fælles europæiske luftrum således, at der gives mulighed herfor. Det er ikke nødvendigt at foretage en yderligere konsekvensanalyse.
9	<i>Agenturet er interesseret i at vide, om interessenterne mener, at certificeringen af visse tjenesteudøvere, som udøver mindre følsomme tjenester, kunne varetages af vurderingsorganer. Bør agenturet i disse tilfælde være bemyndiget til at godkende de pågældende vurderingsorganer?</i>	Denne mulighed er allerede behandlet, for så vidt angår flyvepladser. Indvirkningen på ATM/ANS vil i princippet være påvirket af tilsvarende faktorer.
10	<i>Agenturet er interesseret i at vide, om interessenterne finder det hensigtsmæssigt at gennemføre særskilte certificeringsordninger for visse sikkerhedskritiske systemer og komponenter. Hvilke systemer og komponenter skulle der i</i>	Interessenterne støttede ikke ideen om at udpege sager til en sådan procedure på dette stadie. Agenturet konkluderede, at beslutningen om at anvende denne mulighed vil blive truffet fra sag til sag, og at der vil blive gennemført målrettede

	så fald være tale om?	konsekvensvurderinger for at understøtte de tilknyttede gennemførelsesbestemmelser. Der er på dette stadie ikke behov for en mere dybtgående vurdering.
--	-----------------------	---

**Tabel 9: Problemstillinger i NPA 2007-16, hvis indvirkninger ikke kræver en detaljeret analyse**

De resterende fem spørgsmål i NPA 2007-16 giver derimod mulighed for alternative løsninger. Disse spørgsmål er angivet nedenfor i tabel 10. Deres indvirkninger vurderes detaljeret i afsnit 2.7 til 2.11.

Spørgsmål i NPA 16/2007		Alternative løsninger	
Nr.	Tekst		
1	<i>Om interessenterne mener, at det skal være op til regeringen eller luftfartstjenesteudøverne at fastlægge driftskoncepterne</i>	1A	Generiske driftskoncepter (f.eks. udvikling af SESAR) og beslutninger vedrørende specifikke luftrum er både et regeringsanliggende og underlagt grundforordningens bestemmelser.
		1B	Generiske driftskoncepter (f.eks. udvikling af SESAR) og beslutninger vedrørende specifikke luftrum er begge regulerede aktiviteter, som udføres af tjenesteudøvere på grundlag af de væsentlige krav.
		1C	Generiske driftskoncepter (f.eks. udvikling af SESAR) henhører ikke under EASA, hvorimod beslutninger vedrørende specifikke luftrum både er et regeringsanliggende og underlagt grundforordningens bestemmelser.
		1D	Generiske driftskoncepter (f.eks. udvikling af SESAR) henhører ikke under EASA, hvorimod beslutninger vedrørende specifikke luftrum er af servicerelateret karakter og gennemføres på grundlag af væsentlige krav.
3 (FM)	<i>Om interessenterne mener, at ATFM er af reguleringsmæssig eller servicerelateret karakter.</i>	3A	ATFM er af reguleringsmæssig karakter/et regeringsanliggende.
		3B	ATFM er, hvad enten det er en service eller en driftsfunktion, af reguleringsmæssig karakter.
		3C	ATFM er på EU-plan en driftsfunktion. Lokal (eller regional) ATFM er af reguleringsmæssig karakter.
3 (SM)	<i>Om interessenterne mener, at ASM er af reguleringsmæssig eller servicerelateret karakter.</i>	3D	ASM er af reguleringsmæssig karakter/et regeringsanliggende (inkl. sikkerhed, kapacitet og effektivitet).
		3E	ASM, hvad enten det er en service eller en driftsfunktion, er af reguleringsmæssig natur.
		3F	ASM er på EU-plan en driftsfunktion. Lokal ASM er af reguleringsmæssig karakter.

<b>6</b>	<i>Om udøvelsen af visse tjenester bør underkastes certificering.</i>	6A	Give SMV'er mulighed for variationer/afvigelser på nationalt plan.
		6B	Indføre proportionelle fælles regler for SMV'er, inkl. "selverklæring".
		6C	Proportionelle fælles regler for SMV'er, inkl. certificering.
<b>8</b>	<i>Om det er agenturet, der skal certificere paneuropæiske ATM/ANS-tjenesteudøvere. Hvilket kriterium skal i så fald lægges til grund for definitionen af tjenestens paneuropæiske karakter?</i>	8A	"Undlade at handle": dvs. de nationale tilsynsmyndigheder fører tilsyn med alle luftfartstjenesteudøvere, som det er tilfældet for det fælles europæiske luftrum.
		8B	Agenturet fører tilsyn, hvis tjenesten udøves i to eller flere stater (agenturet fører tilsyn med "grænseoverskridende" tjenesteydelser).
		8C	Som 8B, hvis tjenesten udøves i fire lande eller derover (eksklusiv grænseoverskridende tjenesteydelser og ATS i en FAB, hvis den udøves af en gruppe af forskellige luftfartstjenesteudøvere).

**Tabel 10: Problemstillinger i NPA 2007-16, som er åbne for alternative løsninger**

Sidst, men ikke mindst, anførte mange interessenter i deres besvarelse på NPA 2007-16, at der var to alternative måder, hvorpå agenturet kunne tildeles kompetencer inden for ATM og ANS. Den første måde er at ændre grundforordningen, mens den anden går ud på at integrere agenturets rolle i lovgivningen vedrørende det fælles europæiske luftrum. Agenturet fandt dette forslag interessant og har derfor besluttet at medtage det i denne RIA, selvom det ikke vedrører spørgsmålene i NPA'en. Der tages udgangspunkt i følgende tre alternative muligheder:

- 0A): agenturet tildeles ikke nogen rolle i forbindelse med ATM/ANS, eller
- 0B): grundforordningen udvides til at omfatte ATM/ANS, eller
- 0C): forordningerne om det fælles europæiske luftrum ændres med henblik på at indføre agenturets rolle i forbindelse med ATM/ANS.

Indvirkningerne af disse muligheder vurderes og sammenlignes i næste afsnit.

## **2.6 Bedste løsning for en udvidelse af EASA's kompetence til sikkerhedsregulering af ATM/ANS**

### *2.6.1 Alternative muligheder*

Der er følgende muligheder for en udvidelse af EASA's kompetence til sikkerhedsregulering af ATM/ANS:

- 0A: agenturet tildeles ikke nogen rolle i forbindelse med ATM/ANS (dvs. "undlade at handle")
- 0B: grundforordningen udvides til at omfatte ATM/ANS
- 0C: de fire (grund)forordninger om det fælles europæiske luftrum ændres med henblik på at indføre agenturets rolle i forbindelse med ATM/ANS.

Mulighed 0A kræver ikke en vurdering, da den allerede er blevet analyseret og ikke er blevet anbefalet i forbindelse med ECORYS' indledende konsekvensanalyse. Det er imidlertid nødvendigt at fastsætte et fælles udgangspunkt som benchmark for en vurdering af de andre to muligheder 0B og 0C.

### *2.6.2 Målgruppe og antal berørte enheder*

#### 2.6.2.1 Kompetente myndigheder

Inden oprettelsen af det fælles europæiske luftrum varetog de kompetente nationale luftfartsmyndigheder to væsentlige opgaver i forbindelse med ATM/ANS-sikkerhed:

- regelfastsættelse (dvs. gennemførelse og integrering af ICAO-bestemmelser i den nationale lovgivning)
- generisk tilsyn med ATM/ANS, da der ikke fandtes specifikke ICAO-standarder på området.

Det fælles europæiske luftrum har allerede betydet en drastisk ændring af denne situation, da de fælles regler for ATM/ANS nu fastsættes på EU-plan<sup>38</sup>, mens landene skal udpege eller oprette nationale tilsynsmyndigheder (NSA'er)<sup>39</sup> for på grundlag af de fælles regler at sikre en formel anvendelse af mekanismerne for certificering af og tilsyn med

<sup>38</sup> Artikel 8 i rammeforordning 549/2004 for det fælles europæiske luftrum.

<sup>39</sup> Artikel 4 i ovennævnte forordning.



tjenesteudøvere. Bestemmelserne vedrørende det fælles luftrum omfatter også en forpligtelse for luftfartstjenesteudøvere til at lade sig kontrollere via peer reviews<sup>40</sup>.

Det nuværende udgangspunkt er derfor (jf. mulighed 0A), at:

- de fælles regler for ATM/ANS (inkl. sikkerhedsregler) fortsat fastsættes via mekanismerne for det fælles europæiske luftrum,
- de nationale tilsynsmyndigheder fortsat certificerer og fører tilsyn med luftfartstjenesteudøvere inden for rammerne af deres geografiske kompetence,
- de nationale tilsynsmyndigheder underlægges periodiske kontroller under Eurocontrols ESIMS-program.

Overdragelse af **regulering** angående luftfartssikkerhed (den første opgave i ovenstående underpunkter) til agenturet vil i princippet ikke ændre det ovenfor anførte. Med andre ord vil der under mulighed 0A, 0B eller 0C ikke være nogen indvirkning på de kompetente nationale myndigheder. **Mulighed 0B eller 0C vil derimod have en indvirkning på agenturet samt Eurocontrol**, som i dag normalt gives beføjelser til at udarbejde gennemførelsesbestemmelser efter behov.

Hvad angår den anden opgave (dvs. certificering og tilsyn med ATM/ANS-tjenesteudøvere), gøres der opmærksom på, at det fælles europæiske luftrum på nuværende tidspunkt omfatter 30 stater<sup>41</sup>. Hverken løsning 0B eller 0C vil medføre væsentlige ændringer i disse stater, da deres respektive kompetente myndigheder fortsat vil være ansvarlige for certificering og tilsyn med de vigtigste nationale luftfartstjenesteudøvere i henhold til nærhedsprincippet.

Endelig indebærer ingen af mulighederne kontrol med de nationale tilsynsmyndigheder. Mulighed 0B og 0C vil have indvirkninger på agenturet, 30 myndigheder og Eurocontrol, som varetager ESIMS (overvågnings- og støtteprogrammet til implementering af ESARR).

**Både mulighed 0B og 0C involverer derfor i alt 30 nationale tilsynsmyndigheder. Disse muligheder vil have indvirkninger på både Eurocontrol og agenturet.**

#### 2.6.2.2 ATM/ANS-tjenesteudøvere

Luftfartstjenesteudøvere er allerede underlagt certificering<sup>42</sup>. De fleste luftfartstjenesteudøvere vil ikke blive væsentligt påvirket af, om agenturets rolle indføres i den ene eller den anden lovtekst, idet de svarer til de traditionelle civile luftfartstjenesteudøvere, som er en fælles offentlig enhed, der udbyder luftfartstjenester til almen lufttrafik inden for en enkelt stats luftrum. Denne situation er dog, ikke mindst på grund af lovgivningen vedrørende det fælles europæiske luftrum, under forandring.

I visse tilfælde yder de største civile luftfartstjenesteudøvere udover lufttrafiktjenester også ofte navigations-, AIS-, overvågnings- eller kommunikationstjenester. Udbydere af MET-tjenester er derimod højt specialiserede og er derfor ikke i væsentlig grad involveret i udøvelse af andre former for tjenester. Udbydere af MET-tjenester og militære udbydere af luftfartstjenester er derfor ikke omfattet af nedenstående.

De fleste (men ikke alle de såkaldt større civile ATM/ANS-enheder) leverer sikkerhedskritiske vedligeholdelsestjenester via deres personale.

Det er imidlertid interessant, at flere af disse enheder også fungerer som operatører af kommerciel arbejdsflyvning, der tilbyder flyveinspektion og kalibrering af radionavigationssignaler. **Seks af disse enheder** (ATSA-Bulgaria, Avinor, LFV, DSNA, ENAV og HCAA) blev den 4. april 2008 anført som **udbydere af**

<sup>40</sup> Artikel 9 i Kommissionens forordning (EF) nr. 2096/2005 af 20. december 2005 om fælles krav til udøvelsen af luftfartstjenester (EUT L 335 af 21.12.2005, s. 13).

<sup>41</sup> Liechtenstein er associeret Fællesskabet, men har historisk uddelegeret ATM/ANS-tjenester til sine nabolande.

<sup>42</sup> Artikel 7 i luftfartstjenesteforordning (EF) nr. 550/2004.

**flyvekalibreringstjenester** på websiden for International Committee for Airspace Standards and Calibration (den internationale komité for luftrumsstandarder og kalibrering (ICASC)<sup>43</sup>. Disse tjenester hører allerede nu under anvendelsesområdet for EASA-systemet. En fragmentering af lovgivningen vil derfor muligvis kunne påvirke disse luftfartsoperatører/lufttrafiktjenesteudøvere.

I Eurocontrols lokale konvergens- og gennemførelsesplan (LCIP)<sup>44</sup> identificeres endvidere en række store lufttrafiktjenesteudøvere som operatører af større lufthavne i deres hjemland og/eller af et stort antal flyvepladser i flere forskellige lande. Disse oplysninger er sammenfattet i nedenstående tabel.

N.	Stat	Største civile luftfarttjenesteudøver Hvis kerneydelse er ATM	Operationelle tjenester, der ikke henhører under ATM/ANS
1	Østrig	Austrocontrol	Ingen
2	Belgien	Belgocontrol	Ingen
3	Bulgarien	ATSA	Arbejdsflyvning
4	Cypern	Department of Civil Aviation - ANS	Ingen
5	Den Tjekkiske Republik	ANS – Den Tjekkiske Republik	Ingen
6	Danmark	Naviair	Ingen
7	Estland	EANS	Ingen
8	Finland	Finavia	Flyvepladsoperatør (25)
9	Frankrig	DSNA	Arbejdsflyvning
10	Tyskland	DFS	Ingen
11	Grækenland	HCAA	Arbejdsflyvning + Flyvepladsoperatør (43)
12	Ungarn	HungarControl Pte. Ltd. Co	Ingen
13	Irland	IAA Operations Directorate	Ingen
14	Italien	ENAV	Arbejdsflyvning
15	Letland	LGS	Ingen
16	Litauen	ORO NAVIGACIJA	Ingen
17	Luxembourg	Ingen	Ved ikke
18	Malta	MATS	Ingen
19	Nederlandene	LVNL	Ingen
20	Polen	PANSA	Ingen
21	Portugal	NAV Portugal	Ingen
22	Rumænien	ROMATSA	Ingen
23	Den Slovakiske Republik	LPS SR	Ingen
24	Slovenien	Slovenia Control	Ingen
25	Spanien	AENA	Flyvepladsoperatør (47)
26	Sverige	LFV	Arbejdsflyvning + Flyvepladsoperatør (16)
27	Det Forenede Kongerige	NATS	Ingen
28	Island*	<b>Isavia</b> (Flugstoðir)	Flyvepladsoperationer
29	Liechtenstein*	Ingen lufttrafiktjenester	Finder ikke anvendelse
30	Norge	Avinor	Arbejdsflyvning + Flyvepladsoperatør (46)
31	Schweiz	Skyguide	Ingen

\*Der er ikke udarbejdet en LCIP for disse.

<sup>43</sup> [http://avnwww.jccbi.gov/icasc/fi\\_service\\_providers.html](http://avnwww.jccbi.gov/icasc/fi_service_providers.html).

<sup>44</sup> [http://www.eurocontrol.int/lcip/public/subsite\\_homepage/homepage.html](http://www.eurocontrol.int/lcip/public/subsite_homepage/homepage.html)

**Tabel 11: Større civile lufttrafiktjenesteudøvere, som også udbyder tjenester, der ikke henhører under ATM/ANS**

Det fremgår af ovenstående tabel, at seks lufttrafiktjenesteudøvere er involveret i arbejdsflyvning, og at tre tillige fungerer som **flyvepladsoperatører**.

**Ved mulighed OB eller OC skal der derfor fokuseres på de ni operatører/tjenesteudøvere, der nævnes ovenfor, idet det kan påvirke dem at være underlagt en eller flere lovgivningskilder.**

2.6.2.3 Andre udøvere af flere tjenester

Ifølge de oplysninger, der er til rådighed for agenturet, findes der en række andre virksomheder/enheder, udover de største civile lufttrafiktjenesteudøvere i det enkelte land, som også udbyder ATM/ANS-tjenester. Disse tilgængelige oplysninger er sammenfattet i nedenstående tabel.

Mens den måde, hvorpå agenturets kompetence er fastlagt, sandsynligvis ikke vil have nogen betydning for Tower Company GmbH, idet denne virksomhed kun udbyder ATM-tjenester, eller på den rumænske CAA AIS-afdeling, idet den hører under den lokale CAA, kan det muligvis have betydning for de øvrige, som hovedsageligt er flyvepladsoperatører.

Antal enheder	Stat	Kendte civile luftfartstjenesteudøvere	Hovedaktivitet
1	Den Tjekkiske Republik	Prags lufthavnsmyndigheder	Flyvepladsoperationer
1	Estland	Tallin Airport Ltd	Flyvepladsoperationer
3	Finland	Mikkeli lufthavn Seinäjoki lufthavn Sodankylä lufthavn	Flyvepladsoperationer
66	Frankrig	66 private AFIS-operatører	Flyvepladsoperationer
5 - 1	Tyskland	Tower Company GmbH Fraport* Munchen Flughafen* 2 regionale lufthavn (Lahr og Mannheim) yder direkte TWR-tjenester	ATC (kun TWR-tjenester) Flyvepladsoperationer
8	Ungarn	Budapest lufthavn (CNS) FlyBalaton LHSM (CNS) Debrecen LHDC (CNS) LHPP Pécs-Pogány(CNS og AFIS) Békéscsaba (CNS og AFIS) Győr-Pér (CNS og AFIS) Nyíregyháza (CNS og AFIS) Szeged (CNS og AFIS)	Flyvepladsoperationer
8	Irland	Waterford Airport Kerry Airport PLC Galway Airport Ireland West Airport Knock Sligo Airport Co LTD Donegal Airport Weston Airport	Flyvepladsoperationer
10	Italien	Uafhængige AFIS-tjenesteudøvere	Flyvepladsoperationer
1	Luxembourg	Adm. de l'Aéroport de Luxembourg	Flyvepladsoperationer
0	Rumænien	RCAA AIS Department	Afdeling under NAA
10	Slovenien	Lokale AFIS-tjenesteudøvere (10)	Flyvepladsoperationer
40	Sverige	Lokale AFIS-tjenesteudøvere på	Flyvepladsoperationer

		cirka 40 flyvepladser	
1	Det Forenede Kongerige	SERCO Aviation	Forvaltning af tjenester
<b>153</b>	<b>I ALT</b>		

\*Forpladstjenester

**Tabel 12: Mindre civile lufttrafiktjenesteudøvere, der har flyvepladsoperationer som hovedaktivitet**

Endvidere kan flyvepladsoperatører, inden for rammerne af denne udtalelse, tilbyde de mest enkle lokale tjenester, som f.eks. AFIS- og/eller forpladstjenester uden at være fuldt udstyrede luftfartstjenesteudøvere og uden at være nødt til at ansætte certificerede flyveledere. Hvis de vælger at udbyde TWR-lufttrafikkontrol vil de og deres ansatte naturligvis være omfattet af de væsentlige krav for udøvelse af lufttrafiktjenester. Muligheden for yderligere at forenkle kravene til AFIS/forpladstjenester drøftes yderligere i afsnit 2.10, men **inden for rammerne af denne vurdering kan antallet af flyvepladsoperatører, der muligvis vil blive berørt af mulighed OB eller OC, anslås til 150.**

#### 2.6.2.4 Organisationer med ansvar for design, fremstilling og vedligeholdelse

Organisationer, der er ansvarlige for design, fremstilling og vedligeholdelse af luftfartøjer, motorer og motordeler, herunder elektronik til navigation og kommunikation, er allerede reguleret inden for EASA-systemet. Designeres/fabrikanters ansvar er også allerede etableret inden for rammerne af det fælles europæiske luftrum, for så vidt angår forpligtelsen til at underskrive en erklæring om komponenternes anvendelsesegnethed<sup>45</sup>.

Hvis de sikkerhedsrelaterede vedligeholdelsesorganisationer<sup>46</sup> er forskellige fra de certificerede luftfartstjenesteudøvere, skal de, inden for rammerne af det fælles europæiske luftrum, imidlertid underlægges tilsyn af den pågældende udbyder på grundlag af de "fælles krav"<sup>47</sup>. Dette vil ikke blive ændret, hvis mulighed OA vælges, og denne løsning vil derfor ikke have nogen indvirkninger på vedligeholdelsesorganisationer.

Vedligeholdelsesorganisationerne vil heller ikke blive berørt af løsning OC (dvs. hvis EASA tildeles en rolle, men det fælles europæiske luftrum bibeholdes i sin nuværende form).

**Vælges derimod mulighed OB, vil vedligeholdelsesorganisationerne kunne blive underlagt ad hoc-regulering, særskilt fra luftfartstjenesteudøvere. Der findes i dag kun tre større virksomheder eller enheder i EU, som udfører de nævnte sikkerhedsrelaterede vedligeholdelsestjenester: Cyprus Telecommunications Agency (CYTA), Eitel Networks<sup>48</sup> og Techno Sky<sup>49</sup>. De vil blive berørt af agenturets bestemmelser, hvis det er underlagt certificering.**

Derudover er der **tre design- og fremstillingsenheder**, som anføres i nedenstående tabel, der også udøver ATM/CNS-tjenester.

Stat	Kendte civile luftfartstjenesteudøvere	Hovedaktivitet
Tyskland	Airbus Deutschland GmbH (ATS i Hamburg-Finkenwerder)	Design og fremstilling af store flyvemaskiner

<sup>45</sup> Artikel 5 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).

<sup>46</sup> Dvs. organisationer, hvis personale overvåger og rekonfigurerer sikkerhedskritiske systemer i realtid og underskriver erklæringerne om frigivelse til tjeneste, efter der er udført planlagt eller korrektiv vedligeholdelse på stedet.

<sup>47</sup> Artikel 8 i Kommissionens forordning (EF) nr. 2096/2005 af 20. december 2005 om fælles krav til udøvelsen af luftfartstjenester (EUT L 335 af 21.12.2005, s. 13).

<sup>48</sup> <http://www.eltelnetworks.com/main.aspx?ID=B2B538BF-3D54-4640-984A-D3DE847ED006>.

<sup>49</sup> <http://www.technosky.it/Lanq1/>.

	BAN 2000 GmbH THALES ATM Navigation GmbH (CNS-tjenester)	Nøglefærdige løsninger til CNS-udstyr + design og fremstilling af ATM/CNS- systemer
Irland	IAA Technology Directorate (CNS)	Placering, indkøb og betjening af CNS

**Tabel 13: Tekniske organisationer, som også udbyder ATM/ANS-tjenester**

Mulighed 0B eller 0C kan derfor have indvirkninger på tre organisationer, der udøver ATM/ANS-tjenester samt på tre design- fremstillings- eller vedligeholdelsesorganisationer.

#### 2.6.2.5 Uddannelsesorganisationer og læger

Ifølge de oplysninger, der er tilgængelige for agenturet, er der **4 enheder**, der tilbyder flyvelederuddannelse uden at være ATM/ANS-tjenesteudøvere

Lokalitet	Kendte civile luftfartstjenesteudøvere	Hovedaktivitet inden for regulerede luftfartstjenester
Letland	ANS-uddannelsescenter	Flyvelederuddannelse
Litauen	Vilnius Gediminas Technical Univ.	Flyvelederuddannelse
Luxembourg	Institute of Air Navigation Services (IANS)	Flyvelederuddannelse
Sverige	EPN (Entry Point North)	Flyvelederuddannelse

**Tabel 14: Organisationer, der tilbyder flyvelederuddannelse**

Læger<sup>50</sup> og organisationer, der udbyder flyvelederuddannelse<sup>51</sup>, er imidlertid allerede underlagt krav om godkendelse/certificering af de nationale tilsynsmyndigheder inden for rammerne af det fælles europæiske luftrum. De vil derfor **ikke blive påvirket** af hverken mulighed 0A, 0B eller 0C.

#### 2.6.2.6 Oversigt over berørte enheder

På baggrund af oplysningerne i ovenstående underafsnit 2.6.2.1, 2.6.2.2, 2.6.2.3, 2.6.2.4 og 2.6.2.5, anslås antallet af berørte enheder i nedenstående tabel 15 til at være som følger:

MULIGHED		Anslået antal				
Id.	Beskrivelse	Myndigheder	ANSP'er	Flyvepladsoperatører	Design-, fremstillings- eller vedligeholdelsesorganisationer	Organisationer, der udbyder flyvelederuddannelse, eller læger
0A	"Undlade at handle"	0	0	0	0	0
0B	Udvide anvendelsesområdet for grundforordningen	30 + 2*	9	150	3 (også ANSP'er) + 3 (vedl.hold.)	0

<sup>50</sup> Artikel 12, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/23/EF af 5. april 2006 Om et EF-flyveledercertifikat.

<sup>51</sup> Artikel 13, stk.1, i ovennævnte direktiv.

					)	
0C	Integrere EASA rolle i det fælles europæiske luftrum	30 + 2*	9	150	3 + 3	0

\*EUROCONTROL og EASA.

**Tabel 15: Antal enheder, der berøres af forskellige metoder til udvidelse af agenturets beføjelser**

Det vil derfor især være vigtigt at vurdere indvirkningen på flyvepladsoperatører for at sammenligne mulighed 0B med mulighed 0C.

### 2.6.3 Indvirkning på sikkerheden

Mulighed 0A indebærer ingen ændringer af hverken de grundlæggende<sup>52</sup> forordninger for det fælles europæiske luftrum eller af grundforordningen.

Løsning 0C indeholder nogle enkelte artikler, som beskriver agenturets rolle, men den generelle idé bag og formulering af bestemmelserne for det fælles luftrum forbliver uændret. Dette gælder også i lyset af lovforslaget om den "anden pakke" vedrørende det fælles europæiske luftrum, da denne pakke hovedsageligt har til formål at overvåge resultater og forbedre effektiviteten og ikke vedrører sikkerhedsregulering. Fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt modsvarer løsning 0A og 0C derfor hinanden, da de begge vil være baseret på de eksisterende sikkerhedsbestemmelser for det fælles europæiske luftrum.

Mulighed 0B vil indebære, at der indføres et par ekstra artikler om ATM/ANS i grundforordningen. Grundforordningen består på nuværende tidspunkt af 70 artikler, som allerede er vedtaget af lovgiveren. Nuværende RIA bygger på den antagelse, at idéen bag disse artikler og deres formulering ikke vil blive ændret, således at EASA-systemet omfatter ATM/ANS-tjenester.

Nedenstående tabel indeholder en række generelle karakteristika, som gør det muligt at sammenligne mulighed 0B med de to andre.

Emne	SES-forordningerne (Mulighed 0A og 0C)		EASA B.R. (Mulighed 0B)		Sammenlignende analyse af indvirkningen på sikkerheden	
	Art.	Bestemmelse	Art.	Bestemmelse	SES	EASA
Bestemmelser om adskillelse, produktion og vedligeholdelse fra service	5 (552)	Kun vurdering af overensstemmelse ved køb. Ingen involvering af fabrikanten i tilfælde af efterfølgende ændringer	1.1(a)	Meget tydelig	☹	☺
Helhedsstrategi for civil luftfartssikkerhed	Ved ikke	Det fælles europæiske luftrum er pr. definition begrænset til ATM/ANS, hvilket	4	Er allerede integreret i EASA-systemet	☹	☺

<sup>52</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 549, 550, 551 og 552/2004.

		ikke giver mulighed for en harmoniseret strategi for luftfartssikkerhed				
Helhedsstrategi for ATM/ANS	Ved ikke	SES-lovgivningen giver mulighed for en harmoniseret strategi for ATM, men ved hjælp af flere forskellige enheder, som vil skulle koordineres, hvilket kan medføre huller i lovgivningen eller overlapninger	Ved ikke	EASA-systemet er pr. definition begrænset til sikkerhedsspørgsmål, hvilket kan medføre huller i lovgivningen	☹	☹
Egnethed til anvendelse af luftfartselektronik (operatører uden for EU)	5 (552)	Omfatter også luftbårne komponenter	8 + 1.c.2 bilag I & 5.a bilag IV	Inkluderer luftdygtighed og anvendelsesegnethed	☺	☺
Egnethed til anvendelse af luftfartselektronik (operatører uden for EU)	5 (552)	Omfatter også luftbårne komponenter	9 + 1.c.2 bilag I & 5.a bilag IV	Inkluderer luftdygtighed og anvendelsesegnethed	☺	☺
Fælles tilsyn	2.4 (550)	Individuelle ordninger for de enkelte tilfælde = risiko for manglende bredde eller manglende ensartethed	10.2	Med øjeblikkelig virkning; i hele EU	☹	☺
Udveksling af oplysninger (resultater)	2.4 (550)	Der skal etableres ordninger for de enkelte tilfælde	10.4	Med øjeblikkelig virkning; i hele EU	☹	☺
EF-kontrol med certifikaters overensstemmelse	18.1	Begrænset	11.2	Mulig	☹	☺
Sikkerhedsforanstaltninger	9 & 13 (549)	Begrænset til sanktioner og beskyttelse. Ingen henvisninger til sikkerheds-direktiver i de grundlæggende bestemmelser	14.1	Øjeblikkelig reaktion mulig	☹	☺
Fleksible gennemførelsesbestemmelser	8 (549)	Teksten omhandler kun udarbejdelse af bestemmelserne. Nævner intet om deres fleksibilitet.	14.6	Tydeligt hierarki for bestemmelser og tydelige procedurer til at opnå en ensartet beskyttelse via andre midler end gennemførelsesbestemmelserne.	☹	☺
Netværk for (sikkerheds) oplysninger	18 (552)	Fokus på fortrolighed, ikke på udveksling af sikkerhedsoplysninger. Dette er i strid med sikkerhedsprincipperne i direktiv 2003/42/EF.	15.1	Direktiv 2003/42/EF	☹	☺
Den årlige sikkerhedsrapport	11.1d	Evalueret begrænset til	15.4	Hele EU + inden for alle områder	☹	☺

	(549)	lufttrafikstyring. Ingen helhedsstrategi.				
Beskyttelse af frivillige reportere	Ved ikke	Ikke nævnt	16.1	Explicit	☹	☺
Beskyttelse mod mobning	Ved ikke	Ikke nævnt	16.3	Explicit	☹	☺
"Bløde" regler (CS)	4 (549)	Omstændelig proces	18 (c)	Enklere procedure (dvs. hurtigere respons på opståede sikkerhedsbehov)	☹	☺
Godkendelse af luftfartøjer fra tredje-lande	5 (549)	Begrænset til luftfartselektronik forud for montering ombord.	23.1b.	Formel godkendelsesproces	☹	☺
Standardiseringsinspektioner	9 (2096)	Kun i forbindelse med gennemførelsesbestemmelser. Ingen inspektion af eventuelle virksomheder. Ingen krav til kontrollørernes kompetencer.	24.1	Det er obligatorisk for medlemsstaterne at foretage inspektioner samt at undersøge regulerede virksomheder.	☹	☺
Sanktioner over for paneuropæiske tjenesteudøvere	9 (549)	Procedurerne er uklare, hvis overtrædelsen finder sted i en anden stat end den stat, der har udstedt certificeringen.	25.1	Kommissionen pålægger administrative bøder på anmodning fra EASA.	☹	☺
Intet kontraktansvar	Ved ikke	Ingen bestemmelser om Eurocontrols ansvar eller ansvaret hos de kontrollører, der foretager "peer reviews".	31.3	EASA og dets personale er ifølge loven fuldt ud ansvarlige for deres handlinger	☹	☺
Samarbejde mellem nationale tilsynsmyndigheder	2.3 (550)	Er overladt til bi- eller multilaterale aftaler, hvilket kan føre til manglende ensartethed.	38.3 (c)	Simpel procedure	☹	☺
Høringsprocedure og skriftlige besvarelser	8.1 (549)	Via ordninger under Eurocontrol, som ikke nødvendigvis er offentlige.	52.1(c)	Høring af luftfartsindustrien og åbne offentlige høringer er fastsat ved lov	☹	☺
Støtte til EF ved overtrædelser	9 (2096)	Ingen klar forbindelse mellem EF's forpligtelse til at overvåge anvendelsen af fællesskabslovgivningen.	54.1	Tydelig basis for at indberette resultaterne af inspektionerne til EF	☹	☺
Bestemmelser vedrørende flyveledere	5 (550)	Direktiv 23/2006 = den nødvendige tid for en gennemførelse + stadig risiko for manglende ensartethed.	Gennemførelsesbestemmelser	Øjeblikkelig ensartet anvendelse	☹	☺
"Horisontale" bestemmelser for myndigheder	Ved ikke	Anvendelsesområdet for det fælles europæiske	Afsnit B i EASA's gennem-	Fastsat inden for alle luftfartsområder	☹	☺



		luftrum begrænset til ATM/ANS.	førelsesbestemmelser	for at fremme gensidig anerkendelse		
"Horisontale" bestemmelser for styringssystemet	Ved ikke	Der kan være forskellige bestemmelser for forskellige områder, hvilket kan gøre styringssystemet mindre overskueligt eller dyrere.	Gennemførelsesbestemmelser under udarbejdelse	Fælles bestemmelser, som er gældende for alle områder, for at lette den administrative byrde. Fremme indførelse af fælles certificeringsprocedurer for flere forskellige aktiviteter	☹	☺

**Tabel 16: Sammenligning af sikkerhedsaspekterne ved mulighed OA, OB og OC**

Som det fremgår af ovenstående tabel, indeholder grundforordningen et omfattende sæt "horisontale" bestemmelser for luftfartssikkerhed. Hvis ATM/ANS-tjenester indarbejdes i disse bestemmelser, vil det især fremme en helhedsstrategi for den civile luftfartssikkerhed. Det vil gøre det muligt at identificere og afhjælpe risici i forbindelse med grænseflader mellem de forskellige aktører, idet sikkerhed ikke kan opnås ved, at de enkelte aktører indfører individuelle foranstaltninger. Det forhold, at alle sikkerhedsregulerende processer samles under ét fælles system, forventes også at muliggøre en forenkling af certificeringsprocedurerne for operatører, der virker inden for flere forskellige luftfartsområder.

Lovgivningen vedrørende det fælles europæiske luftrum, som er udarbejdet med henblik på at forbedre ATM/ANS-tjenesternes kapacitet og effektivitet, er derimod mindre udviklet ud fra et sikkerhedsmæssigt perspektiv. Hvis agenturets rolle indarbejdes i denne lovgivning, vil det endvidere tvinge operatører inden for flere forskellige områder til at følge særskilte lovgivninger, hvilket vil betyde, at en del af ressourcerne inden for styringssystemet omdirigeres til opgaver, der ikke er væsentlige for sikkerheden.

Det kan konkluderes, at hvis den metodologi, der beskrives ovenfor i afsnit 2.1.2 (inklusive en vægtningsfaktor på 3 for indvirkningerne på sikkerheden) samt resultatindikatorerne for de specifikke mål, der er fastsat i afsnit 2.4.5, anvendes, kan de tre muligheder opnå de scorer, der angives i nedenstående tabel.

Specifikke mål/Resultatindikatorer	Score for de enkelte muligheder		
	OA	OB	OC
EASA's rolle omfattet af	Ikke udvidet til ATM/ANS	EASA B.R.	EASA i SES
Sikkerhedsreguleringen er tydeligt adskilt fra andre former for regulering	0	3	1
Anvendelse af EASA's regelfastsættelsesprocedure (for ATM/ANS)	- 3	3	3
Standardiseringsinspektioner af ATM/ANS	1	3	2
ATM/ANS under EASA's sikkerhedsregulering	- 3	3	1
Horisontale bestemmelser for styringssystemer	- 3	3	- 1
Klar adskillelse af henholdsvis myndighedernes og tjenesteudøvernes roller	Ikke direkte relateret til en retsakt		
Grundlag for certificering af tjenesteudøvere i fire lande eller derover	- 3	3	2
Forenkling (men ensartede regler) af AFIS-tjenester og forpladstjenester	Dækket af afsnit 2.10		
Konsekvensanalyse af alle foreslåede bestemmelser	1	3	2
Grænseflade med andre former for regulering	- 1	3	2
Aftaler mellem myndighederne om en rationel udnyttelse af ressourcer	- 2	3	3
Konsekvent procedure for tilsyn med alle ACC-funktioner	Ikke direkte relateret til en retsakt		
<b>I ALT</b>	<b>- 13</b>	<b>27</b>	<b>15</b>
<b>GENNEMSNITLIG SCORE ( /9 kvantificerede parametre)</b>	<b>- 1,44</b>	<b>3</b>	<b>1,67</b>
<b>VÆGTET GENNEMSNIT (score x 3 for sikkerhed)</b>	<b>- 4,32</b>	<b>9</b>	<b>5,01</b>

**Tabel 17: Score for de forbedringer af sikkerheden, der kan opnås ved en udvidelse af EU-lovgivningens anvendelsesområde**

#### 2.6.4 Økonomiske indvirkninger

I dette afsnit evalueres agenturets udgifter som følger. De samlede udgifter til agenturets ansatte (lønninger + administration, men ekskl. rejseudgifter) beløber sig for 2008 til omkring 43,8 mio. EUR med i gennemsnit 338 ansatte. **1 heltidsækvivalent i EASA** koster derfor cirka 130 000 EUR/år, medregnet midlertidigt ansatte under kategori B, kontraktansatte og hjælpeansatte. Denne RIA dækker dog hovedsageligt personale af typen midlertidigt ansatte under kategori A. Der vurderes en yderligere udgift på 15 % til disse ansatte (dvs. **150 000 EUR/år**). Et år (356) svarer til 52 lørdage og lige så mange søndage. Derudover skal der beregnes 30 fridage og 16 officielle fridage. Det resterende antal arbejdsdage er således: 365 - 104 - 30 - 16 = 215 dage. Hvis der beregnes 5 sygedage og andre fraværsdage, er det resterende antal nettoarbejdsdage på **210/år**. Hvis man regner med 7,5 arbejdstimer om dagen, bliver det til **1 557 arbejdstimer på et år**. Det anslås, at **omkring 20 % af arbejdstiden bruges på rutinearbejde**, planlægning, rapportering og andre administrative opgaver, så antallet af **fakturerbare timer er på cirka 1 260**. Udgiften til **en enkelt fakturerbar time** er således på **120 EUR** (150 000/1 260) for agenturets ansatte. **Rejseudgifter** anslås at beløbe sig til cirka **25 EUR/time**, eftersom standardiseringsinspektionerne skal dække hele kontinentet, inklusive periferien. **I denne RIA anslås de samlede udgifter til en enkelt fakturerbar arbejdstime således til cirka 145 EUR (inkl. rejseudgifter) for agenturets personale.**

I denne RIA **anslås 1 heltidsækvivalent** i agenturet således at **udgøre**:

- en årlig udgift på 150 000 EUR/år,
- **210 arbejdsdage** og 1 260 fakturerbare timer à 120 EUR,
- rejseudgifterne anslås til at være 25 EUR pr. time.

#### 2.6.4.1 Agenturets standardiseringsinspektioner

Udvidelsen af agenturets standardiseringsinspektioner til at omfatte ATM og ANS vil finde sted efter følgende overordnede plan for periodiske inspektioner baseret på 1 besøg hvert andet år (hyppighed = 1: 2 = 0,5 besøg/år). Derudover kan der under særlige omstændigheder blive gennemført ad hoc-inspektioner. Hyppigheden anslås således at være 10 % højere: 0,55.

Disse inspektionsbesøg vil normalt strække sig over mindst fem dage og gennemføres af en gruppe bestående af tre medlemmer, som enten er bemyndiget af agenturet eller af nationale tilsynsmyndigheder, og som er specialiseret inden for ATM/ANS<sup>53</sup>. Den gennemsnitlige arbejdsindsats pr. inspektionsbesøg er dermed 5 dage x 8 timer x 3 personer = 120 arbejdstimer.

Da besøgsfrekvensen pr. år er anslået til 0,55, kræver det **omkring 66 arbejdstimer om året (120 x 0,55) for en fælles kompetent myndighed at gennemføre et enkelt standardiseringsbesøg i løbet af den to-årige planlægningsperiode.**

I henhold til forordning (EF) nr. 736/2006 bidrager de inspektører, der udfører agenturets opgave til udarbejdelse og ændringer af inspektionsprotokollerne og af inspektionsspørgeskemaerne. De skal desuden udarbejde inspektionsplanerne, koordinere og forberede besøgene, rapportere resultaterne og følge op på alle eventuelle planer om korrigerende foranstaltninger. Det antal arbejdstimer, agenturet skal bruge på at standardisere en enkelt kompetent myndighed inden for det meget komplicerede ATM/ANS-område, anslås til i gennemsnittet at være mindst fem timer højere (dvs. en uge til besøget, plus fire uger med kontorarbejde i forbindelse med besøget), end de 66 timer, der nævnes ovenfor.

**Agenturet skal derfor i gennemsnit bruge 66 x 5 = 330 timer årligt på at standardisere en enkelt kompetent myndighed inden for ATM/ANS,** hvilket omfatter både det aktuelle besøg og det dermed forbundne kontorarbejde før og efter besøget.

I afsnit 2.6.2.1. ovenfor anslås antallet af involverede myndigheder til 30, hvorved agenturets årlige arbejdsbyrde i forbindelse med standardiseringsinspektioner i alt beløber sig til:

- 330 timer x 30 myndigheder = cirka 9 900 fakturerbare timer årligt,
- Dette antal delt med 1 260 udgør **cirka 8 heltidsækvivalenter til standardiseringsaktiviteter,**
- Dette antal inspektører vil kræve **yderligere en områdechef og 1 assistent. Antallet af heltidsækvivalenter bliver dermed 10,** hvilket er i overensstemmelse med den vedtagne personaleplan for agenturet,

---

<sup>53</sup> Ifølge 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 tre medlemmer. Et eller to medlemmer kan være bemyndiget af medlemsstaterne. Denne bestemmelse kan nemt ændres via en komitologiprocedure, således at ansatte i Eurocontrol, som tidligere deltog i ESIMS-programmet, kan være medlemmer.

- ved 150 000 EUR/heltidsækvivalent i det dyreste tilfælde, hvor der udelukkende anvendes personale fra agenturet, andrager det **en anslået samlet udgift for agenturet på omkring 1 500 000 EUR/år.**

Standardiseringsinspektioner kræver også en indsats fra de myndigheder, der inspiceres. Det antages imidlertid, at:

- myndighederne allerede er underlagt peer reviews i henhold til artikel 9 i Kommissionens forordning (EF) nr. 2096/2005 ("fælles krav"). Eftersom agenturets inspektioner naturligvis vil træde i stedet for disse peer reviews, vil mulighed OB eller OC **ikke medføre en yderligere økonomisk byrde for de myndigheder, der inspiceres,**
- **myndighederne vil bemyndige inspektører, der kan bidrage til EF's evalueringer,** for omkring 6 930 timer årligt, hvilket, ganget med 110 EUR/time, medfører **besparelser for myndighederne i størrelsesordenen 762 300 EUR/år,**
- besøg under Eurocontrols ESIMS-program indebærer mere eller mindre den samme arbejdsindsats som agenturets besøg og gennemføres parallelt med agenturets peer reviews. Med udgangspunkt i lønomkostninger, der er på niveau med EASA's omkostninger, og i de samme beregninger, udgør disse besøg en udgift for Eurocontrol på omkring **1 500 000 EUR årligt,** som vil kunne spares, så snart
- standardiseringsinspektionerne overtages af agenturet.

**Sammenfattende kan omkostningsforskellen** (i forhold til mulighed OA) **ved at udvide agenturets standardiseringsinspektioner** til ATM/ANS-områderne, **under enten mulighed OB eller OC,** og i betragtning af, at tjenesteudøvere ikke nødvendigvis er direkte involveret i denne aktivitet, beregnes som i tabel 17 nedenfor.

Parameter	For agenturet	I alt for 30 kompetente myndigheder	For Eurocontrol	I ALT
Heltidsækvivalenter	10	- 8	- 10	- 8
I 1 000 EUR	1 500	- 762	- 1 500	- 762

**Tabel 18: Anslåede udgifter til standardiseringsinspektioner inden for ATM/ANS**

#### 2.6.4.2 "Horisontal" regulering af sikkerheds- og kvalitetsstyringssystemer

I afsnit 2.6.2.6 vurderes det, at der findes **162 enheder, som udøver tjenester inden for flere luftfartsområder** (f.eks. luftfartstjenesteudøvere, som også tilbyder arbejdsflyvning eller flyvepladsoperatører eller tekniske enheder, som også tilbyder visse ATM- eller ANS-tjenester). Nogle af disse enheder er små eller mellemstore virksomheder (SMV'er). Under mulighed OA vil de på grund af den fragmenterede lovgivning imidlertid være nødt til at:

- sætte sig ind i to forskellige lovgivninger vedrørende luftfartssikkerhed,
- uddanne den del af personalet, der er involveret i sikkerhedsstyring, i begge lovgivninger,
- muligvis tilpasse deres styringssystemer til forskellige (og potentielt modstridende) krav, eller indføre et særskilt sikkerhedsstyringssystem for hvert enkelt forretningsområde.

Det antages, at den fragmentering, der nævnes ovenfor, kan føre til **tab af mindst 0,5 heltidsækvivalenter/enhed/år.** Dette meget forsigtige skøn tager udgangspunkt i det forhold, at en stor del af disse enheder som nævnt ovenfor er SMV'er. På den anden side er 0,5 heltidsækvivalent højt for en SMV.

Disse enheders lønningsomkostninger anslås til i gennemsnittet at være på niveau med myndighedernes omkostninger til lønninger, hvilket vil sige, at udgiften til 1

**heltidsækvivalent for en SMV er (1 260 fakturerbare timer x 110 EUR pr. time) = 138 600 EUR.**

Under mulighed OA kan de "tabte" omkostninger på 0,5 heltidsækvivalent pr. enhed ikke undgås. Det udgør i alt en "tabt" indsats på  $0,5 \times 162 = 81$  heltidsækvivalenter, hvilket udtrykt i økonomiske termer svarer til  $81 \times 138\ 600$  EUR = **11 227 000 EUR om året.**

Mulighed OB indebærer udarbejdelse af "horisontale" gennemførelsesbestemmelser for integrerede styringssystemer. Selv om visse underafsnit i disse bestemmelser vil være koncentreret om et enkelt område, vil der overordnet set være en fælles retsakt, som bygger på et fælles idégrundlag. Det betyder, at ovennævnte **"tabte udgift" i forhold til den nuværende situation helt vil kunne undgås.**

Endelig kan der stadig opnås visse besparelser under mulighed OC, men der er stor sandsynlighed for, at ATM/ANS-tjenester ender med at være underlagt andre bestemmelser for sikkerhedsstyringen end andre luftfartsområder. Det anslås derfor, at besparelsen i dette tilfælde vil kunne halveres til **5 613 000 EUR om året.**

**Det kan derfor konkluderes, at udvidelsen af agenturets kompetencer til at omfatte ATM/ANS-tjenester ikke vil medføre yderligere omkostninger for udbyderne af disse tjenester, men derimod vil føre til besparelser, som er beregnet som følger i nedenstående tabel.**

Parameter	MULIGHED		
	OA	OB	OC
	Ikke udvidet til ATM/ANS	EASA B.R.	EASA i SES
Heltidsækvivalenter	0	- 81	- 40.5
Tusinder EUR	0	- 11 227	- 5 613

**Tabel 19: Anslåede besparelser for luftfartstjenesteudøvere**

#### 2.6.4.3 Tilsyn med vedligeholdelsesorganisationer

I afsnit 2.6.2.4 er der identificeret tre sikkerhedskritiske vedligeholdelsesorganisationer, som virker inden for ATM/ANS-områderne. I henhold til lovgivningen vedrørende det fælles europæiske luftrum er det på nuværende tidspunkt ikke de kompetente myndigheder, der fører tilsyn med disse organisationer, men derimod den tjenesteudøver, der har indgået aftale med dem.

Under mulighed OA og OC vil denne situation medføre:

- mindre formaliserede procedurer for sikkerhedstilsyn, hvilket ud fra et administrativt perspektiv betyder en mindre arbejdsbyrde, men som ud fra et retssikkerhedsmæssigt synspunkt, og for så vidt angår muligheden for at vurdere den nødvendige indsats, kunne være værre,
- behov for at indføre ordninger for to eller flere luftfartstjenesteudøvere, hvis disse har indgået aftale med den samme vedligeholdelsesorganisation, for at undgå gentagelse af inspektioner,
- ovenstående punkt kan også medføre hindringer for oprettelsen af det indre marked.

Der kan anføres en lang række andre betragtninger, men det overordnede synspunkt er, at det er meget vanskeligt at vurdere den økonomiske indvirkning af netop dette emne, og at det ikke står i et rimeligt forhold til det meget lille antal involverede enheder (højst tre certificerede organisationer). Visse faktorer kan medføre besparelser, mens andre meget muligt kan føre til øgede omkostninger på grund af bl.a. mangedobling af

tilsynsaktiviteterne for en vedligeholdelsesorganisation med flere forskellige kunder. Dette er tilfældet for mulighed OA og OC. Mulighed OB kan derfor meget vel være den billigste, selv om den økonomiske indvirkning af denne mulighed ikke beregnes i detaljer i denne RIA.

#### 2.6.4.4 Verificering af overensstemmelse for luftfartselektronik i luftfartøjer fra tredjelande

Ifølge artikel 12 i grundforordningen anerkender agenturet certifikater udstedt af luftfartsmyndigheder i tredjelande i henhold til de gældende aftaler mellem Fællesskabet og det pågældende tredjeland. Dette gælder for luftfartselektronik samt dets befordring under hensyntagen til lufttrafikreguleringerne og luftrumsreglerne. Dette omfatter endvidere anvendelsesegnetheden under alle forventelige betjeningsforhold. Ved fravær af sådanne ordninger for gensidig anerkendelse skal agenturet undersøge alle relevante aspekter, inden det giver operatører fra tredjelande tilladelse til at flyve ind i EU's luftrum.

Hvis agenturets rolle i forbindelse med ATM/ANS-tjenester indarbejdes i lovgivningen vedrørende det fælles europæiske luftrum, er følgende bestemmelser gældende:

- Artikel 7 i forordning (EF) nr. 549/2004, som giver stater, der ikke er medlemmer af EU, mulighed for at indgå aftaler vedrørende det fælles europæiske luftrum. Denne artikel omfatter imidlertid ikke krav til udstyr og indeholder ikke det nødvendige retsgrundlag for at lempe certificeringskravene i grundforordningen.
- Artikel 5 i forordning (EF) nr. 552/2004, hvori fabrikanter forpligtes til at underskrive en erklæring om overensstemmelse for luftbårne "komponenter", hvilket omfatter boksen med luftfartselektronik, men ikke dens sikkerhed og ydeevne, når den er monteret ombord i luftfartøjet.

Den sikkerhedsmæssige effekt af den situation, der beskrives i dette afsnit, er allerede blevet behandlet i afsnit 2.6.3 ovenfor. Ud fra et økonomisk perspektiv skal det bemærkes, at lovgivningen vedrørende det fælles europæiske luftrum kan mangle juridisk klarhed og eventuelt indeholder visse lakuner. Det kræver naturligvis en vis indsats at udfylde disse lakuner og skabe klarhed. Det er imidlertid umuligt at bestemme omfanget af denne indsats ud fra et realistisk skøn. **De økonomiske indvirkninger af enten mulighed OA eller OC kan derfor kun vurderes til at være negative.** Omvendt medfører mulighed OB ingen ekstra omkostninger.

#### 2.6.4.5 Omkostninger til skader

Der findes på nuværende tidspunkt ingen pålidelige værktøjer til præcist at evaluere de kvantitative sikkerhedsmæssige effekter af nye lovforslag. Det er derfor meget vanskeligt at foretage præcise økonomiske beregninger.

I afsnit 2.6.3 ovenfor konkluderes det imidlertid, at mens mulighed OA har en negativ indvirkning på sikkerheden i lyset af de fremtidige udfordringer, har de to andre muligheder OB og OC positive indvirkninger på sikkerheden, idet den positive effekt af mulighed OB er næsten dobbelt så stor som af OC. Derudover konkluderes det i afsnit 2.3.1.8, at omkostningerne til havarier og hændelser, som direkte eller indirekte var forbundet med ATM/ANS-tjenester i EU 27+4, løber op i 680 mio. EUR/år = 680 000 000 EUR/år.

Det antages derfor, at **mulighed OA** ikke vil medføre sikkerhedsmæssige fordele i lyset af de fremtidige udfordringer og **ikke vil føre til økonomiske besparelser**. På den anden side og på trods af, at mulighed OB opnåede en højere score end OC i sikkerhedsvurderingen, fører et meget forsigtigt skøn på en fordel på 1 % for både **mulighed OB og OC** til en økonomisk gevinst på **næsten 6 800 000 EUR/år i undgåede skader**.

#### 2.6.4.6 Agenturets sikkerhedsanalyser og regelfastsættelse

Fællesskabets kompetence er fastsat i lovgivningen vedrørende det fælles europæiske luftrum, og det forudsættes, at ingen af mulighederne vil medføre ændringer, der påvirker de kompetente myndigheders eller interessenternes kompetencer med hensyn til regelfastsættelse og sikkerhedsanalyser.

Det antages, at **agenturet har behov for 9 heltidsækvivalenter (1 chef + 7 administratorer + 1 assistent)** til at varetage aktiviteter i forbindelse med **fastsættelse af regler** inden for ATM/ANS. Der antages at være behov for yderligere **to heltidsækvivalenter til at underbygge regelfastsættelsen med fyldestgørende analyser af sikkerhedsdata og sikkerhedsforskning.**

Det anslås, at **agenturet har brug for yderligere ressourcer på 11 heltidsækvivalenter = 1 650 000 EUR/år for både mulighed OB og OC, eksklusive missioner, grupper og undersøgelser.**

Under mulighed OB eller OC forudsættes det, at Eurocontrol fortsat vil støtte EF, for så vidt angår sager vedrørende det fælles europæiske luftrum, som ikke er relateret til sikkerhedsreguleringen. Man regner derfor ikke med at kunne spare nogen heltidsækvivalenter i Eurocontrol, selv om visse personalegrupper, som i dag udfører lovgivningsaktiviteter for SRU, kan få tildelt andre opgaver.

#### 2.6.4.7 Sammenfatning af den økonomiske indvirkning

**Agenturets budget** skal under både mulighed OB og OC kunne rumme omkring **21 ekstra heltidsækvivalenter** (10 til standardiseringsinspektioner + 9 til regelfastsættelse + 2 til sikkerhedsanalyser). Hvis der tages udgangspunkt i en udgift på 150 000 000 EUR/heltidsækvivalent, udgør det en direkte **årlig udgift for agenturet på 3 150 000 EUR**, eksklusive udgifter til missioner, grupper og undersøgelser, som allerede er omfattet af det nuværende system.

Hvad angår den økonomiske indvirkning på interessenterne og med hensyntagen til konklusionerne i de foregående underafsnit, er der udarbejdet følgende sammenfattende tabel, som sammenligner de økonomiske indvirkninger af de tre muligheder.

Anslåede omkostninger ved de forskellige juridiske løsninger	Tusinde EUR/år		
	OA	OB	OC
	Ikke udvidet til ATM/ANS	EASA B.R.	EASA i SES
EASA's standardiseringsinspektioner	0	- 762	- 762
"Horisontale" bestemmelser for styringssystemer	0	- 11 227	- 5 613
Tilsyn med vedligeholdelsesorganisationer	0	0	0
Overensstemmelse af luftfartselektronik i luftfartøjer fra tredjelande	Negativ, men ikke målbar	0	Negativ, men ikke målbar
Undgåede skader	0	- 6 800	- 6 800
Fælles regler	0	1 650	1 650
<b>I ALT</b>	<b>0</b>	<b>- 17 139</b>	<b>- 11 525</b>

**Tabel 20: Sammenfatning af den økonomiske indvirkning af den valgte juridiske løsning**

Det fremgår af denne tabel, at **både mulighed OB og OC, selv om de indebærer større omkostninger for agenturet, medfører økonomiske fordele for hele Fællesskabet på op til 11 mio. EUR/år, hvis mulighed OB vælges, og omkring 17 mio. EUR/år ved mulighed OB.**

Tallene i tabel 20 omsættes i nedenstående tabel til opnåede score.

Specifikke mål/Resultatindikatorer	Score ved de enkelte muligheder		
	OA	OB	OC
<b>EASA's rolle er omfattet af</b>	<b>Ikke udvidet til ATM/ANS</b>	<b>EASA B.R.</b>	<b>EASA i SES</b>
Sikkerhedsreguleringen er tydeligt adskilt fra andre former for regulering	Ingen økonomisk relevans		
Anvendelse af EASA's regelfastsættelsesprocedure (for ATM/ANS)	0	- 2	- 2
Standardiseringsinspektioner af ATM/ANS	- 2	2	2
ATM/ANS under EASA's sikkerhedsregulering	- 3	3	2
Horisontale bestemmelser for styringssystemer	0	3	2
Klar adskillelse af henholdsvis myndighedernes og tjenesteudøvernes roller	Ingen økonomisk relevans		
Grundlag for certificering af tjenesteudøvere i fire lande eller derover	Vurderes i afsnit 2.11		
Forenkling (men ensartede regler) af AFIS-tjenester og forpladstjenester	Vurderes i afsnit 2.10		
Konsekvensanalyse af alle foreslåede bestemmelser	0	0	0
Grænseflade med andre former for regulering	Ingen økonomisk relevans		
Aftaler mellem myndighederne om en rationel udnyttelse af ressourcer	Vurderes i afsnit 2.11		
Konsekvent procedure for tilsyn med alle ACC-funktioner	Ikke direkte relateret til en retsakt		
<b>I ALT</b>	<b>- 5</b>	<b>6</b>	<b>4</b>
<b>GENNEMSNITLIG SCORE ( /5 kvantificerede parametre)</b>	<b>- 1</b>	<b>1,2</b>	<b>0,8</b>
<b>VÆGTET GENNEMSNIT (score x 2 for økonomi)</b>	<b>- 2</b>	<b>2,4</b>	<b>1,6</b>

**Tabel 21: Score for den økonomiske indvirkning af mulighed OA, OB og OC**

#### 2.6.5 Indvirkninger på miljøet

Det fremsatte lovforslag indeholder ingen bestemmelser vedrørende oprettelse af ny infrastruktur eller lempelse af miljøkrav. Indvirkningen af de tre muligheder må derfor antages at være neutral, for så vidt angår miljøet.

#### 2.6.6 Sociale indvirkninger

##### 2.6.6.1 De kompetente myndigheder

Følgende væsentlige indvirkninger kan forudses på baggrund af de samme tal, som lå til grund for vurderingen i afsnit 2.6.4:

- De 30 kompetente myndigheder vil i alt spare 8 heltidsækvivalenter, da de ikke vil bemyndige flere inspektører til peer reviews.
- Dette udgør i gennemsnit under 0,3 heltidsækvivalent/myndighed.
- Da mange eksperter er af den opfattelse, at myndighedernes ressourcer til certificering og tilsyn inden for ATM/ANS er meget knappe, for ikke at sige utilstrækkelige, vil denne minimale reduktion af heltidsækvivalenter nemt kunne reallokeres til lignende opgaver inden for den samme organisation.

Det kan konkluderes, at den sociale indvirkning på myndighederne vil være minimal, uanset hvilken mulighed der vælges.



### 2.6.6.2 Luftfartsindustrien

Det anslås i afsnit 2.6.4.2, at mulighed OB giver mulighed for besparelser på 0,5 heltidsækvivalent i hver af de berørte enheder. 0,5 heltidsækvivalent kan nemt absorberes, således at den sociale indvirkning også her vil være minimal.

Den sociale indvirkning af mulighed OC er på det halve.

### 2.6.6.3 Eurocontrol og agenturet

Hvad angår luftfartssikkerhed, er de kompetente myndigheder inden for ATM/ANS potentielt underlagt tre forskellige former for kontrol udover ICAO's USOAP besøg:

- Eurocontrols ESIMS-program
- "peer reviews" inden for rammerne af det fælles europæiske luftrum
- EASA's standardiseringsinspektioner af ATM/ANS-tjenester.

En sådan flerdobling af mere eller mindre identiske kontroller er naturligvis hverken nødvendig eller ønskelig. Det foreslås derfor i afsnit 2.6.4.1, at Eurocontrols ESIMS-program bringes til ophør for EU 27+4 for at undgå gentagelser af inspektioner. **Dette vil koste 10 heltidsækvivalenter**, hovedsageligt i SRU.

Agenturet vil i overgangsperioden, og mens det påtager sig nye kompetencer, få en stor mangel på kvalificeret personale. Disse 10 heltidsækvivalenter kan nemt overføres til agenturets standardiseringsinspektioner, hvilket kan bidrage til at mindske de sociale indvirkninger på Eurocontrol.

I afsnit 2.6.4.7 anføres det desuden, at der på sigt vil blive oprettet 21 nye stillinger i agenturet.

### 2.6.6.4 Sammenfatning af de sociale indvirkninger

Betragtningerne i de foregående afsnit er i nedenstående tabel omsat til scorer for de relevante resultatindikatorer.

Specifikke mål/Resultatindikatorer	Score ved de enkelte muligheder		
	OA	OB	OC
<b>EASA's rolle er omfattet af</b>	<b>Ikke udvidet til ATM/ANS</b>	<b>EASA B.R.</b>	<b>EASA i SES</b>
Sikkerhedsreguleringen er tydeligt adskilt fra andre former for regulering	Ikke direkte relateret til en retsakt		
Anvendelse af EASA's regelfastsættelsesprocedure (for ATM/ANS)	0	0	0
Standardiseringsinspektioner af ATM/ANS	0	2	3
ATM/ANS under EASA's sikkerhedsregulering	Ikke direkte relateret til en retsakt		
Horisontale bestemmelser for styringssystemer	Ikke direkte relateret til en retsakt		
Klar adskillelse af henholdsvis myndighedernes og tjenesteudøvernes roller	Ikke direkte relateret til en retsakt		
Grundlag for certificering af tjenesteudøvere i fire lande eller derover	Ikke direkte relateret til en retsakt		
Forenkling (men ensartede regler) af AFIS-tjenester og forpladstjenester	Ikke direkte relateret til en retsakt		
Konsekvensanalyse af alle foreslåede bestemmelser	Ikke direkte relateret til en retsakt		

Grænseflade med andre former for regulering	Ikke direkte relateret til en retsakt		
Aftaler mellem myndighederne om en rationel udnyttelse af ressourcer	Ikke direkte relateret til en retsakt		
Konsekvent procedure for tilsyn med alle ACC-funktioner	Ikke direkte relateret til en retsakt		
<b>I ALT</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>GENNEMSNI TLIG SCORE ( /2 kvantificerede parametre)</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1,5</b>
<b>VÆGTET GENNEMSNI T (score x 2 for social indvirkning)</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>3</b>

**Tabel 22: Score for de sociale indvirkninger af mulighed OA, OB og OC**

*2.6.7 Indvirkning på andre fællesskabskrav, som ligger uden for EASA's nuværende kompetence*

*2.6.7.1 "En ny metode"*

Den "nye metode" i forbindelse med standardisering og sikkerhed af industriprodukter er blevet indført via en resolution<sup>54</sup> fra Rådet i 1985. Denne nye metode hviler på fire grundprincipper:

- lovgivningsindgreb er begrænset til at gælde for de væsentlige krav
- De organisationer, der har tilstrækkelig ekspertise og kompetence, får til opgave at vedtage tekniske bestemmelser
- Fællesskabs- (eller certificerings)specifikationer er ikke juridisk bindende
- Mulighed for at indføre alternative, acceptable midler til udvisning af overholdelse (AMC).

EASA-"systemet" er ikke blot fuldt ud på linje med denne "nye metode", for så vidt angår produkter, men anvender også dens principper på sikkerhedskritiske spørgsmål.

Lovgivningen vedrørende det fælles europæiske luftrum indeholder derimod ingen væsentlige krav til tjenester (kun til systemer, som angivet i bilag til forordning (EF) nr. 552/2004), mens obligatoriske gennemførelsesbestemmelser undertiden indeholder tekniske detaljer.

**Den "nye metode" indeholder desuden ti væsentlige elementer. Det første af disse elementer er at undgå udstedelse af lovbestemmelser fra forskellige kilder. Mulighed OA og OC er åbenlyst i strid med denne bestemmelse, hvorimod mulighed OB opfylder den til fulde.**

*2.6.7.2 Udstedelse af licenser til luftfartsselskaber*

Det fastsættes tydeligt i artikel 9 i Rådets forordning (EF) nr. 2047/2002<sup>55</sup>, at det til enhver tid er en betingelse for udstedelse af en licens og for dennes gyldighed, at det pågældende foretagende er i besiddelse af en gyldig AOC, der dækker den virksomhed, som licensen omfatter, og er i overensstemmelse med de gældende sikkerhedskriterier. Sikkerhedskriterierne er derfor i dag fastsat i grundforordningen, mens den ovennævnte rådsforordning dækker alle andre erhvervsmæssige aspekter (forretningsplan, finansiell stabilitet, forsikring osv.)

<sup>54</sup> Rådets resolution af 7. maj 1985 om en ny metode i forbindelse med teknisk harmonisering og standarder (EFT C 136 af 4.6.1985, s. 1).

<sup>55</sup> Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af certifikater til luftfartsselskaber (EFT L 240 af 24.8.1992, s. 1).

Principperne for det fælles europæiske luftrum vil blive bibeholdt med mulighed OA og OC, og førstnævnte mulighed omfatter derfor også disse økonomiske/erhvervsmæssige aspekter, selv om den indeholder andre "certificerings"- og "udpegelses"-procedurer, mens den sidstnævnte mulighed ikke er defineret på fællesskabsplan.

**Mulighed OB vil medføre en tydeligere adskillelse af disse to emner, hvilket er i overensstemmelse med anbefalingerne fra Gruppen på Højt Plan og med den metode, der allerede anvendes inden for andre luftfartsområder.**

#### 2.6.7.3 Sammenfatning af indvirkningen på andre fællesskabskrav

Betragtningerne i de foregående afsnit er i nedenstående tabel omsat til scorer for de relevante resultatindikatorer.

Specifikke mål/Resultatindikatorer	Score ved de enkelte muligheder		
	OA	OB	OC
<b>EASA's rolle er omfattet af</b>	<b>Ikke udvidet til ATM/ANS</b>	<b>EASA B.R.</b>	<b>EASA i SES</b>
Sikkerhedsreguleringen er tydeligt adskilt fra andre former for regulering	Ikke relevant i denne forbindelse		
Anvendelse af EASA's regelfastsættelsesprocedure (for ATM/ANS)	Ikke relevant i denne forbindelse		
Standardiseringsinspektioner af ATM/ANS	Ikke relevant i denne forbindelse		
ATM/ANS under EASA's sikkerhedsregulering	Ikke relevant i denne forbindelse		
Horisontale bestemmelser for styringssystemer	-3	3	-2
Klar adskillelse af henholdsvis myndighedernes og tjenesteudøvernes roller	Ikke relevant i denne forbindelse		
Grundlag for certificering af tjenesteudøvere i fire lande eller derover	Ikke relevant i denne forbindelse		
Forenkling (men ensartede regler) af AFIS-tjenester og forpladstjenester	Ikke relevant i denne forbindelse		
Konsekvensanalyse af alle foreslåede bestemmelser	Ikke relevant i denne forbindelse		
Grænseflade med andre former for regulering	- 3	3	1
Aftaler mellem myndighederne om en rationel udnyttelse af ressourcer	Ikke relevant i denne forbindelse		
Konsekvent procedure for tilsyn med alle ACC-funktioner	Ikke relevant i denne forbindelse		
<b>I ALT</b>	<b>- 6</b>	<b>6</b>	<b>- 1</b>
<b>GENNEMSNITLIG SCORE ( /2 kvantificerede parametre)</b>	<b>- 3</b>	<b>3</b>	<b>- 0,5</b>
<b>VÆGTET GENNEMSNIT (score x 2 for tilknytning til anden lovgivning)</b>	<b>- 3</b>	<b>3</b>	<b>- 0,5</b>

**Tabel 23: Sammenligning af mulighed OA, OB og OC i tilknytning til anden fællesskabslovgivning**

### 2.6.8 Multikriterieanalyse (MCA) og anbefalet mulighed

I henhold til den metodologi, der beskrives i afsnit 2.1.2, angives den score, hver enkelt mulighed opnår, i følgende matrice for en multikriterieanalyse.

Vægtet score ved de enkelte muligheder alt efter retsgrundlaget		OA	OB	OC
		Ikke udvidet til ATM/ANS	EASA B.R.	EASA i SES
Emne	Vægtning			
Sikkerhed	3	- 4,32	9	5,01
Økonomi	2	- 2	2,4	1,6
Miljø	3	0	0	0
Sociale forhold	2	0	2	3
Indvirkning på andre EU-bestemmelser	1	- 3	3	- 0,5
<b>VÆGTNING I ALT</b>		<b>- 9,32</b>	<b>16,4</b>	<b>9,11</b>

**Tabel 24: Multikriterieanalyse af retsgrundlaget**

Det fremgår af ovenstående tabel, at mulighed OB opnår en dobbelt så høj score som mulighed OC, mens mulighed OA overordnet har en negativ indvirkning. Det kan især konkluderes, at mulighed OB:

- opnår dobbelt så høj score som OC på det sikkerhedsmæssige område,
- er den billigste løsning, idet den beløber sig til 3,15 mio. EUR/år med 21 ekstra ansatte i agenturet, men medfører en årlig besparelse på omkring 17 mio. EUR om året for interessenterne,
- ikke har nogen væsentlige sociale indvirkninger,
- er fuldt på linje med den "nye metode" og princippet om adskillelse af sikkerhedsregulering fra andre former for regulering og offentlig intervention.

## 2.7 Driftskoncept

### 2.7.1 Alternative muligheder

Udtrykket "driftskoncept" (eller operativt ATM-koncept) kan fortolkes på flere forskellige måder, hvoraf den mest udbredte fortolkning er:

- a) Udarbejdelse af abstrakte konceptuelle modeller, som ikke er knyttet til en bestemt del af luftrummet, og hvor der inden for generiske typer luftrum anvendes særlige teknologier og bestemmelser, og hvor en række aktører (f.eks. luftrumsbrugere og lufttrafiktjenesteudøvere) spiller forskellige roller.
- b) Fastsættelse og videreformidling af bestemmelserne vedrørende adgang til og udøvelse af tjenester i en særlig del af luftrummet til fastsatte juridiske enheder (f.eks. luftrumsbrugere og luftfartstjenesteudøvere).

Eurocontrols indsats i Europa har i de seneste årtier ofte taget udgangspunkt i den første definition, f.eks. i 90'erne, hvor det "generiske" driftskoncept blev udviklet til indførelse af den grundlæggende områdenavigation (RNAV), eller i begyndelsen af dette årti, hvor det samme skete med det reducerede vertikale adskillelsesminimum (RVSM). I dag er fastsættelsen af generiske driftskoncepter for forskellige typer luftrum (og inden for forskellige tidsfrister) en af SESAR's væsentligste opgaver. Denne opgave kan betragtes som et regeringsanliggende, eller som en aktivitet, der henhører under tjenesteudøvelse, eller endog i vid udstrækning som en udviklingsaktivitet. I sidstnævnte tilfælde er der tale om en aktivitet, som ligger uden for grundforordningen, selv om en tidlig og frivillig udvikling af sikkerhedsvurderinger og dialog med de regulerende myndigheder ville være mest hensigtsmæssig.

Den anden definition fører til konkrete beslutninger vedrørende den nøjagtige størrelse, form og grænser for det pågældende luftrum inden for et fastsat geografisk område (f.eks. det kontrollerede luftrum omkring en flyveplads (CTR)), fastsættelse af luftrumets klasse (f.eks. ICAO klasse A, hvilket betyder, at der normalt kun er adgang for IFR-trafik), af de relaterede krav til luftrumsbrugernes anvendelse af luftfartselektronik og til pilotuddannelse samt af de godkendte standardruter for instrumentindflyvning og udflyvning samt for landing, samt af de nødvendige ATC-tjenester osv. Disse aktiviteter, som kan drage fordele af de generiske bestemmelser for den aktivitet, der beskrives ovenfor som den første fortolkningsmulighed, medfører også særlige forpligtelser og rettigheder for de forskellige interessenter inden for luftfart, først og fremmest luftrumsbrugere og luftfartstjenesteudøvere, men også flyvepladsoperatører i forbindelse med visse operationer på lavt niveau. Denne anden definition på driftskoncepter kan betragtes som et regeringsanliggende eller en aktivitet af servicerelateret karakter.

På baggrund af interessenternes besvarelser på spørgsmål 1 (som indeholdt i NPA 2007-16) vedrørende de emner, der beskrives ovenfor, er der i afsnit 2.5.2 i denne dokument fastsat følgende alternative muligheder for driftskoncepter:

- 1A): Generiske driftskoncepter (f.eks. udvikling af SESAR) og beslutninger vedrørende driftskoncepter for et specifikt luftrum er begge et regeringsanliggende og underlagt grundforordningens bestemmelser.
- 1B): Generiske driftskoncepter (f.eks. udvikling af SESAR) og beslutninger vedrørende driftskoncepter for et specifikt luftrum er begge reguleringsaktiviteter, som udøves af tjenesteudøvere på baggrund af de væsentlige krav i grundforordningen.
- 1C): Generiske driftskoncepter (f.eks. udvikling af SESAR) ligger uden for grundforordningens anvendelsesområde, hvorimod beslutninger vedrørende driftskoncepter for et specifikt luftrum er et regeringsanliggende og underlagt grundforordningens bestemmelser.
- 1D): Generiske driftskoncepter (f.eks. udvikling af SESAR) ligger uden for grundforordningens anvendelsesområde, hvorimod beslutninger vedrørende driftskoncepter for et specifikt luftrum er af servicerelateret karakter og gennemføres på baggrund af de væsentlige krav i grundforordningen.

### 2.7.2 Målgruppe og antal berørte enheder

#### 2.7.2.1 Forskellige roller

De fire ovenstående alternative forslag til en definition af driftskoncepter, vil medføre forskellige roller for de forskellige enheder, som beskrevet neden for i tabel 24. I tabellen anvendes udtrykket "konceptudviklere" om SESAR-relaterede enheder, som er involveret i udviklingen af **generiske** driftskoncepter for forskellige typer europæisk luftrum.

Mulighed	Agenturet*	Konceptudviklere (generisk)	Kompetente myndigheder	ATSP'er	Andre interessenter
1A	Samarbejder med SESAR på baggrund af de gennemførelsesbestemmelser, der er under udvikling	Underlagt EASA-regler	Fastsætte de specifikke koncepter for deres respektive luftrum	Overholde regler og beslutninger (f.eks. indføre jordudstyr)	Overholde regler og beslutninger (f.eks. obligatorisk befordring af luftfartselektronik)
1B	SESAR-enheder	Reguleret aktivitet	Ansvarlige for certificering og tilsyn med ANSP'er	Fastsætte de specifikke koncepter for deres respektive luftrum	Som ovenfor

1C	Der findes ingen formelle regler, der er gældende for et generisk koncept	Henhører ikke under EASA-grundforordningen	Fastsætte de specifikke koncepter for deres respektive luftrum	Overholde regler og beslutninger (f.eks. indføre jordudstyr)	Som ovenfor
1D	Der findes ingen formelle regler, der er gældende for et generisk koncept	Henhører ikke under EASA-grundforordningen	Ansvarlige for certificering og tilsyn med ANSP'er	Fastsætte de specifikke koncepter for deres respektive luftrum	Som ovenfor

\* Udover standardiseringsinspektioner, som allerede er behandlet under afsnit 2.6.

**Tabel 25: De forskellige enheders roller**

Det fremgår af ovenstående tabel, at interessenter i luftfartsindustrien samt andre interessenter, vil skulle overholde de tilknyttede regler og beslutninger; beslutninger, som træffes af enten den kompetente myndighed eller de kompetente lufttrafiktjenesteudøvere. Deres rolle vil med andre ord ikke blive ændret af nogen af de fire muligheder. Det er derfor ikke nødvendigt at foretage en detaljeret beregning af, hvor mange enheder i denne kategori, der berøres. Derudover vil ingen af disse muligheder få betydning for enheder, som ikke er direkte involveret i luftfartsoperationer, såsom design-, fremstillings- og vedligeholdelsesorganisationer.

Der er derfor kun antallet af berørte myndigheder, lufttrafiktjenesteudøvere og (generiske) konceptudviklere, som vil blive behandlet i nedenstående afsnit 2.7.2.2, 2.7.2.3 og 2.7.2.4.

#### 2.7.2.2 Kompetente myndigheder

**Alle de 30 kompetente myndigheder** (som behandles i afsnit 2.6.2.1) **samt agenturet** vil blive berørt af **en hvilken som helst af de fire muligheder**, mens Eurocontrols sikkerhedsregulerende aktiviteter behandles i afsnit 2.6 ovenfor.

#### 2.7.2.3 Konceptudviklere

Eurocontrols direktorat for ATM-strategier (DAS), som er ansvarlig for udvikling af nye generiske driftskoncepter, vil blive berørt af både mulighed 1A og 1B. Omvendt vil direktoratet ikke på nogen måde blive berørt af mulighed 1C og 1D, det generiske driftskoncept i dette tilfælde ligger uden for grundforordningens anvendelsesområde.

Det samme er gældende for fællesforetagendet SESAR og SESAR-konsortiet.

**Det kan derfor antages, at mulighed 1A og 1B vil påvirke tre enheder, men at de andre to muligheder ikke vil have betydning for konceptudviklere.**

#### 2.7.2.4 Lufttrafiktjenesteudøvere

Kategorien lufttrafiktjenesteudøvere er meget bred og omfatter også enheder, som f.eks. leverandører af signaler til satellitnavigation, luftfartsinformationer, overvågningsnetværk, meteorologiske tjenester og kommunikationsnetværk. Disse enheder dækker typisk store områder af luftrummet, men det er ikke op til dem at fastsætte de generiske eller specifikke driftskoncepter. De vil altså ikke blive berørt af nogen af de fire muligheder, der behandles her.

I den anden ende af spektret har udbydere af enkle ATS-tjenester inden for et meget begrænset geografisk område (f.eks. AFIS) heller ingen indflydelse på fastsættelsen og vedtagelsen af driftskoncepter. Derfor anses denne kategori af enheder også for at være upåvirket af de fire muligheder.

Civile lufttrafiktjenesteudøvere, som udbyder ATC-tjenester undervejs på ruten eller i større terminalområder, vil imidlertid blive berørt af en hvilken som helst af de fire muligheder, da de kan ændre deres rolle. Der er på nuværende tidspunkt mindst én af disse tjenesteudøvere i hver EU-medlemsstat eller i hver stat, der er tilknyttet EASA (undtagen Liechtenstein). **Antallet af potentielt berørte lufttrafiktjenesteudøvere ved en hvilken som helst af de fire muligheder, kan derfor anslås til 30.**

#### 2.7.2.5 Oversigt over berørte enheder

På baggrund af oplysningerne i underafsnit 2.7.2.1 til 2.7.2.4 ovenfor, anslås antallet af berørte enheder i nedenstående tabel 26 til at være:

MULIGHED		Anslåede antal			
Id.	Beskrivelse	Myndigheder	Konceptudviklere	ATSP'er	Andre interessenter
1A	Generiske driftskoncepter og beslutninger vedrørende driftskoncepter for et specifikt luftrum er både et regeringsanliggende og underlagt grundforordningens bestemmelser.	30 + agenturet	3	30	0
1B	Generiske driftskoncepter og beslutninger vedrørende driftskoncepter for et specifikt luftrum påhviler tjenesteudøvere		3	30	0
1C	Generiske driftskoncepter ligger uden for EASA-systemets anvendelsesområde. Beslutninger vedrørende driftskoncepter for et specifikt luftrum er et regeringsanliggende		0	30	0
1D	Generiske driftskoncepter ligger uden for EASA-systemets anvendelsesområde. Beslutninger vedrørende driftskoncepter for et specifikt luftrum træffes af tjenesteudøvere		0	30	0

**Tabel 26: Antal enheder, der berøres af driftskoncepter**

#### *2.7.3 Indvirkning på sikkerheden*

Under mulighed 1C vil udvikling og validering af generiske driftskoncepter (f.eks. for det øvre luftrum, for terminalområder med tæt trafik eller lignende scenarier) ikke være underlagt grundforordningen, sådan som det er tilfældet i dag. Dette forhindrer dog ikke konceptudviklere i at gennemføre deres (generiske) sikkerhedsvurderinger så tidligt som muligt og i at udveksle oplysninger med de myndigheder, der er ansvarlige for sikkerhedsreguleringen, og anmode dem om at foretage evalueringer. Under mulighed 1C vil den kompetente myndighed med ansvar for en særlig del af luftrummet derefter træffe beslutning om, hvilke luftrumsregler, der skal være gældende for denne del, om afgrænsningen mellem de forskellige ATS-enheders ansvarsområder, om godkendelse af

tilgængelige instrumentruter samt om kravet om obligatorisk befordring af luftbåret udstyr osv. Der findes ingen præcise værktøjer til at vurdere omfanget af denne muligheds indvirkning på sikkerhed. Der er intet, der kan påvise, at det har ført til sikkerhedsproblemer at lade udviklingen af generiske driftskoncepter falde uden for anvendelsesområdet for sikkerhedsbestemmelser. Den statslige myndighed har i ingen af tilfældene tilstrækkelige lovmæssige beføjelser til at gennemføre bestemmelser eller beslutninger vedrørende luftfartstjenesteudøvere og lufttrafiktjenesteudøvere eller de øvrige interessenter i luftfartsindustrien, inklusive luftfarts- og flyvepladsoperatører.

**Mulighed 1C vurderes derefter på baggrund af ovenstående kvalitetsvurdering til at have en positiv effekt på sikkerheden.**

Hvad angår generiske driftskoncepter, er mulighed 1D på ingen måde forskellige herfra. I dette tilfælde træffes beslutninger vedrørende de forpligtelser, der skal opfyldes, også af luftfarts- og flyvepladsoperatører, af større civile lufttrafiktjenesteudøvere, som er udpeget (og underlagt tilsyn af den kompetente myndighed) af den eller de relevante stater (ved multinationale funktionelle luftrumsblokke).

Der er på nuværende tidspunkt ikke nogen elementer, der viser, at denne mulighed ikke er sikker nok. Men eftersom lufttrafiktjenesteudøvere ikke har nogen håndhævelsesbeføjelser over for andre interessenter, skal deres beslutninger videreformidles til den kompetente myndighed, som varetager den formelle formidling og håndhævelse. Det betyder med andre ord, at beslutnings- og gennemførelsesprocesserne i forbindelse med sikkerhedsspørgsmål foregår langsommere. Agenturet mener derfor, at **mulighed 1D er en anelse mindre optimal end 1C, for så vidt angår sikkerhed.**

For at vurdere de eventuelle supplerende sikkerhedsfordele ved mulighed 1A eller 1B, skal det bemærkes, at Rådet i forbindelse med oprettelsen af fællesforetagendet SESAR<sup>56</sup> (SJU) i betragtning 2) anførte at ville udvikle det teknologiske aspekt af det fælles europæiske luftrum **for derved at udvikle en sikker og miljøvenlig lufttrafik.** Rådet gav derfor i samme forordning fællesforetagendet SESAR til opgave at:

- involvere (tredje bindestreg i artikel 1, stk. 5) luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere, faglige personaleorganisationer, lufthavne og fremstillingsindustri samt de relevante videnskabelige institutioner og det relevante videnskabelige miljø, dvs. et samfundssegment med en stærk luftfartssikkerhedskultur,
- bl.a. organisere (fjerde bindestreg i artikel 5, stk. 1) det valideringsarbejde, som efter agenturets opfattelse omfatter en tidlig sikkerhedsvurdering.

Der er således allerede indført bestemmelser til at sikre, at de (generiske) SESAR-koncepter valideres under hensyntagen til sikkerhedsvurderingen. **Mulighed 1A vil derfor ikke være bedre end 1C, og mulighed 1B vil ikke være bedre end 1D** ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt.

---

<sup>56</sup> Rådets forordning (EF) nr. 219/2007 af 27. februar 2007 om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR) (EUT L 64 af 2.3.2007, s. 1).



Det kan konkluderes, at hvis den metodologi, der beskrives ovenfor i afsnit 2.1.2 (inklusive en vægtningsfaktor på 3 for indvirkningerne på sikkerheden), og hvis de relevante resultatindikatorer, der er knyttet til de specifikke mål i afsnit 2.4.5, vælges, vil de fire løsningsforslag til driftskoncepter opnå den score på det sikkerhedsmæssige område, som angives nedenfor i tabel 27.

Specifikke mål/Resultatindikatorer	Score ved de enkelte muligheder			
	1A	1B	1C	1D
<b>Driftskoncepternes karakter og regulering</b>	<b>Generiske + specifikke driftskoncepter af regeringsmæssig karakter</b>	<b>Generiske + specifikke driftskoncepter af service-relateret karakter</b>	<b>Generiske driftskoncepter, der ikke er omfattet af grundforordningen. Specifikke driftskoncepter af regeringsmæssig karakter</b>	<b>Generiske driftskoncepter, der ikke er omfattet af grundforordningen. Specifikke driftskoncepter af service-relateret karakter</b>
Sikkerhedsreguleringen er tydeligt adskilt fra andre former for regulering	- 1	3	3	2
Anvendelse af EASA's regelfastsættelsesprocedure (for ATM/ANS)	- 1	- 1	3	3
Standardiseringsinspektioner af ATM/ANS	Ikke relevant i denne forbindelse			
ATM/ANS under EASA's sikkerhedsregulering	Ikke relevant i denne forbindelse			
Horisontale bestemmelser for styringssystemer	Ikke relevant i denne forbindelse			
Klar adskillelse af henholdsvis myndighedernes og tjenesteudøvernes roller	3	- 3	3	- 3
Grundlag for certificering af tjenesteudøvere i fire lande eller derover	Ikke relevant i denne forbindelse			
Forenkling (men ensartede regler) af AFIS-tjenester og forpladstjenester	Ikke relevant i denne forbindelse			
Konsekvensanalyse af alle foreslåede bestemmelser	Ikke relevant i denne forbindelse			
Grænseflade med andre former for regulering	- 1	1	3	3
Aftaler mellem myndighederne om en rationel udnyttelse af ressourcer	- 1	- 2	2	2
Konsekvent procedure for tilsyn med alle ACC-funktioner	Ikke relevant i denne forbindelse			
<b>I ALT</b>	<b>- 1</b>	<b>- 3</b>	<b>14</b>	<b>7</b>
<b>GENNEMSNITLIG SCORE ( /5 kvantificerede parametre)</b>	<b>- 0,2</b>	<b>- 0,6</b>	<b>2,8</b>	<b>1,4</b>
<b>VÆGTET GENNEMSNIT</b>	<b>- 0,6</b>	<b>- 1,8</b>	<b>7,4</b>	<b>4,2</b>

(score x 3 for sikkerhed)				
---------------------------	--	--	--	--

**Tabel 27: Score for indvirkningerne på sikkerheden ved de enkelte muligheder for driftskoncepter**

#### 2.7.4 Økonomiske indvirkninger

**Mulighed 1C**, dvs. ingen yderligere bestemmelser vedrørende udvikling af SESAR og bevarelse af luftfartsmyndighedernes traditionelle rolle, der omfatter beslutninger vedrørende udnyttelse af det luftrum, de er ansvarlige for, og vedrørende de tjenester, der må udbydes i det. Denne mulighed anses at afspejle den nuværende situation. Hvis den gennemføres i lovgivningen vil det ikke medføre ekstra omkostninger, mens de økonomiske indvirkninger af at lade EASA foretage standardiseringsinspektioner allerede er vurderet i afsnit 2.6.4.1. Denne mulighed vil derfor **hverken medføre ekstra omkostninger eller besparelser**.

**Mulighed 1D**, hvor lufttrafiktjenesteudøvere får ansvaret for at træffe beslutninger, som derefter skal formidles og håndhæves af myndighederne, indebærer en vis ekstra arbejdsbyrde og har derfor en anelse dårlige indvirkning på økonomien, selv om det er meget vanskeligt at foretage en tilstrækkelig nøjagtig beregning af dette **ekstra arbejde**. Der foretages derfor et meget forsigtigt skøn i denne konsekvensanalyse, ifølge hvilket det anslås, at der kun er behov for 1 ekstra heltidsækvivalent i forhold til mulighed 1C, svarende til **138 600 EUR/år**.

Under **mulighed 1A** vil de **tre SESAR-konceptudviklere og agenturet** skulle etablere formelle grænseflader og forbindelser. Disse enheders udgift til 1 heltidsækvivalent anslås til omkring 150 000 EUR. Den mængde, der er nødvendig for at sikre den formelle koordinering, anslås til omkring 1 heltidsækvivalent pr. enhed, hvilket giver en total på fire heltidsækvivalenter, svarende til **600 000 EUR/år**.

Endelig vil agenturet **under mulighed 1B** være nødt til at føre tilsyn med de tre SESAR-udviklere. I afsnit 2.6.4.1 anslås det, at agenturet **i gennemsnit skal bruge 330 timer årligt** på standardiseringsaktiviteter vedrørende en enkelt luftfartsmyndighed, herunder det konkrete inspektionsbesøg og det dermed forbundne kontorarbejde før og efter besøget.

Der vil i dette tilfælde skulle inspiceres tre enheder, men det konkrete arbejde vil være meget mere kompliceret end i standardestimeringen i afsnit 2.6.4.1. Det anslås her at være nødvendigt med en tre timers ekstra arbejdsindsats. Agenturets arbejdsindsats bliver derfor 330 timer x 3 = 990 timer/år. Dette svarer ved tre enheder til 2,35 heltidsækvivalenter (2 970/1 260) og **352 500 EUR/år** (1 heltidsækvivalent = 150 000 EUR).

Standardiseringsinspektioner kræver imidlertid også en indsats fra de enheder, der inspiceres. Det anslås, at de i gennemsnit skal yde den samme arbejdsindsats som agenturet og med de samme lønomkostninger. De samlede **omkostninger til de tre konceptudviklere vil derfor også være 352 500 EUR/år**.

Mulighed 1B vil have de samme økonomiske indvirkninger på lufttrafiktjenesteudøvere som mulighed 1D.

Ovenstående overslag sammenfattes i tabel 28 som følger:

Anslåede omkostninger til driftskoncepter	Tusinde EUR/år			
	1A	1B	1C	1D
	Generiske + specifikke driftskoncepter af regeringsmæssig karakter	Generiske + specifikke driftskoncepter af service-relateret karakter	Generiske driftskoncepter, der ikke er omfattet af grundforordningen. Specifikke driftskoncepter af regeringsmæssig karakter	Generiske driftskoncepter, der ikke er omfattet af grundforordningen. Specifikke driftskoncepter af service-relateret karakter
EASA	150	352,5	0	0
Nationale myndigheder	0	0	0	0
ATSP'er	0	138,6	0	138,6
SESAR-konceptudviklere	450	352,5	0	0
<b>I ALT</b>	<b>600</b>	<b>843,6</b>	<b>0</b>	<b>138,6</b>

**Tabel 28: Oversigt over omkostninger i forbindelse med regulering af driftskonceptet**

Alle de ovenstående beregninger af de økonomiske indvirkninger kan udtrykkes via scorer, som kan ses nedenfor i tabel 29:

Specifikke mål/Resultatindikatorer	Score ved de enkelte muligheder			
	1A	1B	1C	1D
<b>Driftskoncepternes karakter og regulering</b>	<b>Generiske + specifikke driftskoncepter af regeringsmæssig karakter</b>	<b>Generiske + specifikke driftskoncepter af service-relateret karakter</b>	<b>Generiske driftskoncepter, der ikke er omfattet af grundforordningen. Specifikke driftskoncepter af regeringsmæssig karakter</b>	<b>Generiske driftskoncepter, der ikke er omfattet af grundforordningen. Specifikke driftskoncepter af service-relateret karakter</b>
Sikkerhedsreguleringen er tydeligt adskilt fra andre former for regulering	Ikke relevant for driftskonceptets økonomiske indvirkninger			
Anvendelse af EASA's regelfastsættelsesprocedure (for ATM/ANS)	Ikke relevant for driftskonceptets økonomiske indvirkninger			
Standardiseringsinspektioner af ATM/ANS	0	- 3	0	0
ATM/ANS under EASA's sikkerhedsregulering	Ikke relevant for driftskonceptets økonomiske indvirkninger			
Horisontale bestemmelser for	Ikke relevant for driftskonceptets økonomiske indvirkninger			

styringssystemer				
Klar adskillelse af henholdsvis myndighedernes og tjenesteudøvernes roller	0	- 1	0	- 1
Grundlag for certificering af tjenesteudøvere i fire lande eller derover	Ikke relevant for driftskonceptets økonomiske indvirkninger			
Forenkling (men ensartede regler) af AFIS-tjenester og forpladstjenester	Ikke relevant for driftskonceptets økonomiske indvirkninger			
Konsekvensanalyse af alle foreslåede bestemmelser	Ikke relevant for driftskonceptets økonomiske indvirkninger			
Grænseflade med andre former for regulering	- 2	- 3	0	0
Aftaler mellem myndighederne om en rationel udnyttelse af ressourcer	Ikke relevant for driftskonceptets økonomiske indvirkninger			
Konsekvent procedure for tilsyn med alle ACC-funktioner	Ikke relevant for driftskonceptets økonomiske indvirkninger			
<b>I ALT</b>	<b>- 2</b>	<b>- 7</b>	<b>0</b>	<b>- 1</b>
<b>GENNEMSNITLIG SCORE ( /3 kvantificerede parametre)</b>	<b>- 0,67</b>	<b>- 2,33</b>	<b>0</b>	<b>- 0,33</b>
<b>VÆGTET GENNEMSNIT (score x 2 for økonomi)</b>	<b>- 1,34</b>	<b>- 4,66</b>	<b>0</b>	<b>- 0,66</b>

**Tabel 29: Score for de økonomiske indvirkninger af de enkelte muligheder for driftskoncepter**

#### 2.7.5 Indvirkninger på miljøet

Som anført i afsnit 2.7.3 ovenfor, har Rådet allerede givet SESAR til opgave at udvikle "miljøvenlige" driftskoncepter. Alle de fire muligheder skal derfor være miljømæssigt neutrale.

#### 2.7.6 Sociale indvirkninger

Antallet af heltidsækvivalenter er, som fremhævet i afsnit 2.7.4, så lavt, at der ikke kan påvises væsentlige sociale indvirkninger ved nogen af de fire muligheder.

#### 2.7.7 Indvirkning på andre fællesskabskrav, som ligger uden for EASA's nuværende kompetence

Mulighed 1C vil ikke have nogen indvirkning på hverken Rådets forordning om oprettelse af fællesforetagendet SESAR eller bestemmelserne i forordning (EF) nr. 551/2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum, for så vidt angår staternes ansvar for at træffe beslutninger vedrørende udnyttelsen af deres luftrum. Udøvelsen af ansvarsområder under denne mulighed vil ikke forhindre indførelse af frivillige ordninger mellem fællesforetagendet SESAR og agenturet, inden for rammerne af deres respektive kompetencer og ressourcer.

Mulighed 1B og 1D vil derimod påvirke den nuværende rollefordeling mellem myndigheder og lufttrafiktjenesteudøvere og vil kræve grundlæggende ændringer af forordning (EF) nr. 551/2004.

Mulighed 1A og 1B vil endvidere have en indvirkning på Rådets forordning (EF) nr. 219/2007, idet de skaber et behov for formelle regler for valideringen af udviklingen af det generiske driftskoncept i henhold til de relevante sikkerhedsbestemmelser.

Ovenstående kan udtrykkes i tal som anført i nedenstående tabel 30:

Specifikke mål/Resultatindikatorer	Score ved de enkelte muligheder			
	1A	1B	1C	1D
<b>Driftskoncepternes karakter og regulering</b>	<b>Generiske + specifikke driftskoncepter er et regeringsanliggende</b>	<b>Generiske + specifikke driftskoncepter er af service-relateret karakter</b>	<b>Generiske driftskoncepter er ikke omfattet af grundforordningen. Specifikke driftskoncepter er et regeringsanliggende</b>	<b>Generiske driftskoncepter er ikke omfattet af grundforordningen. Specifikke driftskoncepter er af service-relateret karakter</b>
Sikkerhedsreguleringen er tydeligt adskilt fra andre former for regulering	- 1	3	2	2
Anvendelse af EASA's regelfastsættelsesprocedure (for ATM/ANS)	Ingen relevante indvirkninger på anden fællesskabslovgivning			
Standardiseringsinspektioner af ATM/ANS	Ingen relevante indvirkninger på anden fællesskabslovgivning			
ATM/ANS under EASA's sikkerhedsregulering	Ingen relevante indvirkninger på anden fællesskabslovgivning			
Horisontale bestemmelser for styringssystemer	Ingen relevante indvirkninger på anden fællesskabslovgivning			
Klar adskillelse af henholdsvis myndighedernes og tjenesteudøvernes roller	0	- 2	0	- 2
Grundlag for certificering af tjenesteudøvere i fire lande eller derover	Ingen relevante indvirkninger på anden fællesskabslovgivning			
Forenkling (men ensartede regler) af AFIS-tjenester og forpladstjenester	Ingen relevante indvirkninger på anden fællesskabslovgivning			
Konsekvensanalyse af alle foreslåede bestemmelser	Ingen relevante indvirkninger på anden fællesskabslovgivning			
Grænseflade med andre former for regulering	- 2	- 3	2	2
Aftaler mellem myndighederne om en rationel udnyttelse af ressourcer	Ingen relevante indvirkninger på anden fællesskabslovgivning			
Konsekvent procedure for tilsyn med alle ACC-funktioner	Ingen relevante indvirkninger på anden fællesskabslovgivning			
<b>I ALT</b>	<b>- 3</b>	<b>- 2</b>	<b>4</b>	<b>2</b>
<b>GENNEMSNI TLIG SCORE ( /3 kvantificerede</b>	<b>- 1</b>	<b>- 0,66</b>	<b>1,33</b>	<b>0,66</b>

parametre)				
<b>VÆGTET GENNEMSNIT</b> (score x 1 for indvirkning på anden lovgivning)	- 1	- 0,66	1,33	0,66

**Tabel 30: Driftskonceptets indvirkning på anden fællesskabslovgivning**

*2.7.8 Multikriterieanalyse (MCA) og anbefalet mulighed*

Den metodologi, der beskrives af afsnit 2.1.2, og den score, der anføres i afsnit 2.7.3 til 2.7.7, danner udgangspunkt for følgende matrice for en multikriterieanalyse:

Vægtet score ved de enkelte muligheder vedrørende driftskonceptet		Muligheder			
		1A	1B	1C	1D
Emne	Vægtning	Generiske + specifikke driftskoncepter er et regeringsanliggende	Generiske + specifikt driftskoncept er af service-relateret karakter	Generiske driftskoncepter er ikke omfattet af grundforordningen. Specifikke driftskoncepter er et regeringsanliggende	Generiske driftskoncepter er ikke omfattet af grundforordningen. Specifikke driftskoncepter er af service-relateret karakter
Sikkerhed	3	- 0,6	- 0,8	7,4	4,2
Økonomi	2	- 1,34	- 4,66	0	- 0,66
Miljø	3	0	0	0	0
Sociale forhold	2	0	0	0	0
Indvirkning på andre EU-bestemmelser	1	- 1	- 0,66	1,33	0,66
<b>VÆGTNING I ALT</b>		<b>- 2,94</b>	<b>- 6,12</b>	<b>8,73</b>	<b>4,2</b>

**Tabel 31: Multikriterieanalyse af driftskoncepter**

Det fremgår af ovenstående tabel, at mulighed 1A og 1B opnår en negativ samlet score. Det anbefales derfor at udelade bestemmelser vedrørende sikkerhedsreguleringen af de "generiske" driftskoncepter af grundforordningen. Dette forhindrer imidlertid ikke fællesforetagendet SESAR og agenturet i at indgå gensidige, frivillige ordninger vedrørende validering af SESAR's resultater ud fra et lovgivningsmæssigt synspunkt. Blandt de resterende muligheder opnår mulighed 1C en dobbelt så høj score som 1D. Mulighed 1C

- opnår en dobbelt så høj score på det sikkerhedsmæssige område som 1D,
- medfører ingen ekstra omkostninger,
- minimerer indvirkningen på anden lovgivning, som ligger uden for EASA's kompetence, samtidig med at den er miljømæssigt og socialt neutral.

## **2.8 Lufttrafikregulering (ATFM)**

### *2.8.1 Alternative muligheder*

Der er i afsnit 2.5.2 fastsat følgende alternative muligheder for lufttrafikregulering:

- 3A): ATFM er af reguleringsmæssig karakter/et regeringsanliggende,

- 3B): ATFM er, hvad enten det er en service eller en driftsfunktion, af reguleringsmæssig karakter,
- 3C): ATFM er på EU-plan en reguleringsfunktion. Lokal (eller regional) ATFM er af reguleringsmæssig karakter.

### *2.8.2 Målgruppe og antal berørte enheder*

#### 2.8.2.1 Kompetente myndigheder

**Alle de 30 kompetente myndigheder (som behandles i afsnit 2.6.2.1) samt agenturet vil blive berørt af en hvilken som helst af de tre muligheder.**

Eurocontrols sikkerhedsregulerende aktiviteter behandles i afsnit 2.6 ovenfor. Disse aktiviteter vil ikke blive berørt.

#### 2.8.2.2 ATFM-udbydere

Grundstammen i ATFM i Europa er den centrale lufttrafikreguleringsenhed (CFMU), som forvaltes af Eurocontrol og er placeret tæt på Bruxelles. Denne enhed vil blive påvirket af enhver af de tre muligheder.

Derudover findes der flow management positions (lufttrafikreguleringspositioner (FMP) i stort set alle europæiske flyvekontrolcentre (ACC) med undtagelse af Island, hvis lufttrafik forvaltes inden for rammerne af North-Atlantic Region. Flyvekontrolcentrene i de andre EU-medlemsstater og stater, der er tilknyttet EASA, forvaltes af 28 lufttrafiktjenesteudøvere, som er udpeget til at håndtere en-route trafik i det luftrum, som hører under deres ansvarsområde, hvorimod disse dedikerede tjenesteudøvere ikke findes i Liechtenstein og Luxembourg.

Der vil måske kunne oprettes "regionale" FMP'er på et senere tidspunkt (f.eks. én pr. funktional luftrumsblok i stedet for én pr. flyvekontrolcenter). Dette vil ikke ændre funktionens karakter. Lokale og regionale FMP'er vil dermed udføre samme form for aktiviteter. Hvis denne situation opstår, vil den betyde en reduktion af antallet af FMP'er. Eftersom den mulige indvirkning kan tilskrives to faktorer (dvs. indvirkningen på en enkelt enhed ganget med antallet af enheder), og eftersom det på nuværende tidspunkt ikke er muligt at foretage en tilstrækkelig nøjagtig beregning af den eventuelle konsolidering af FMP'er på regionalt plan, tages der i beregningen af det maksimale antal af FMP'er i denne RIA udgangspunkt i, at hver lufttrafiktjenesteudøver har en FMP i sit flyvekontrolcenter. Dette er det mest pessimistiske skøn. Hvis antallet af FMP'er rent faktisk falder, vil det også have en faldende global indvirkning.

Ligegyldigt hvilken mulighed, der vælges, kan det derfor antages, at antallet af **berørte ATFM-udbydere (som hver forvalter en eller flere FMP'er) vil være 28 + CFMU, dvs. 29 i alt.**

#### 2.8.2.3 Andre interessenter, der er involveret i luftfartsoperationer

Luftfartsselskaber vil under alle omstændigheder være underlagt ATFM-restriktioner, uanset hvilke reguleringsprincipper der vælges. Det kan inden for rammerne af denne konsekvensanalyse fastslås, at ingen af ovenstående muligheder vil få betydning for luftrumsbrugerne.

Flyvepladsoperatørernes rolle samt rollen for lufttrafiktjenesteudøvere, der ikke er direkte involveret i lufttrafikregulering (f.eks. indflyvningsenheden og kontroltårnet i Luxembourg lufthavn) vil heller ikke blive ændret, uanset hvilken af de tre muligheder der vælges.

#### 2.8.2.4 Andre interessenter i luftfartsindustrien

Som det var tilfældet ovenfor, vil ingen af de tre muligheder have betydning i henhold til denne konsekvensanalyse og er helt irrelevante for de øvrige luftfartsenheder, som f.eks. design-, fremstillings-, og vedligeholdelsesorganisationer eller uddannelsesinstitutter.

#### 2.8.2.5 Oversigt over berørte enheder

På baggrund af oplysningerne i underafsnit 2.8.2.1 til 2.9.2.4 ovenfor, anslås antallet af berørte enheder i nedenstående tabel 32 til at være:

MULIGHED		Anslåede antal			
Id.	Beskrivelse	Myndigheder	AFTM-udbydere	Andre interessenter i luftfartsindustrien	
				Involveret i operationer	Tekniske og uddannelses-mæssige
3A	ATFM af reguleringsmæssig karakter	30 + agenturet	28 + CFMU	0	0
3B	ATFM af operationel karakter				
3C	CFMU af reguleringsmæssig karakter; FMP af operationel karakter				

**Tabel 32: Antal enheder, der berøres af ATFM**

#### 2.8.3 Indvirkning på sikkerheden

Det er ikke helt tydeligt, hvilken status lufttrafikregulering tillægges i forordningerne vedrørende det fælles europæiske luftrum. Ifølge artikel 2, stk. 9, i rammeforordning (EF) nr. 549/2004 er lufttrafikregulering en funktion og ikke en tjeneste. Dette er muligvis korrekt, men den juridiske forskel mellem to bestemmelser af denne art og den deraf følgende tilsynsordning er ikke defineret i retsakterne, samtidig med at ingen af de to begreber (dvs. "funktion" eller "tjeneste") i sig selv forklarer, hvorvidt lufttrafikregulering er af reguleringsmæssig eller operationel karakter. Hvorom alting er, indeholder artikel 2, stk. 4 i rammeforordningen en definition på luftfartstjenester, som tydeligvis ikke inkluderer lufttrafikregulering. Da denne definition er udtømmende, betyder det, at lufttrafikregulering i den nuværende version af det fælles europæiske luftrum ikke betragtes som en tjeneste.

Lufttrafikregulering er derfor undtaget fra den certificeringsforpligtelse for lufttrafiktjenesteedøvere, der (kun) fastsættes i artikel 7, stk. 1, i luftfartstjenesteforordningen (EF) nr. 550/2004. Hvad angår gennemførelsesbestemmelser<sup>57</sup> for det fælles europæiske luftrum, skal de nationale tilsynsmyndigheder også føre sikkerhedsmæssigt tilsyn med lufttrafikregulering (og lufttrafikstyring), når disse aktiviteter udøves inden for deres ansvarsområder. Det betyder, at ansvaret for tilsyn med lufttrafikregulering er fastsat, uden at der er fastsat et tydeligt retsgrundlag til at påvise, at denne aktivitet stemmer overens med sikkerhedskravene eller andre gældende specifikationer.

<sup>57</sup> Artikel 3, stk. 1, i Kommissionens forordning (EF) nr. 1315/2007 af 8. november 2007 om tilsyn med sikkerheden i forbindelse med lufttrafikstyring og om ændring af forordning (EF) nr. 2096/2005 (EUT L 291 af 9.11.2007, s. 16).



Der er enighed om, at der indtil videre ikke er opstået vigtige sikkerhedsspørgsmål vedrørende lufttrafikreguleringsaktiviteter. På baggrund af den nuværende situation kan det imidlertid bemærkes, at:

- Det er ikke i tilstrækkelig grad tydeliggjort, hvem der er ansvarlig for at føre tilsyn med lufttrafikregulering,
- Lufttrafikreguleringens rolle kan muligvis påvirke luftrumsbrugernes økonomiske interesser (f.eks. i form af forsinkelser eller ændring af ruter) samt lufttrafiktjenesteudøvernes økonomiske interesser (levering af kapacitet på et bestemt tidspunkt). Det er derfor ikke optimalt at efterlade lufttrafikreguleringen i en gråzone.
- Lufttrafikreguleringen forventes fremover også at dække luftfartøjer under flyvning (f.eks. omdirigering eller fart-/tidsrestriktioner), hvilket igen vil kræve, at sikkerheden ikke sættes over styr af økonomisk pres.
- Lufttrafikreguleringen i nødsituationer kan være nødt til at omdirigere luftfartøjer, som allerede er i luften (som det skete den 9. september 2001, hvor USA var tvunget til pludseligt at lukke sit luftrum, mens et antal luftfartøjer fra Europa havde kurs mod kontinentet), hvilket også kan have indvirkninger på flyvepladsoperatørernes økonomiske interesser (dvs. et antal luftfartøjer standses på forpladserne).

Det konkluderes på baggrund af ovenstående, at sikkerhedsreguleringen af ATFM i dag ikke er optimal. Mulighed 3A vil i fremtiden generelt ikke muliggøre en tydelig adskillelse af rollerne mellem den regulerende enhed og den myndighed, der fører tilsyn på lokalt eller regionalt plan. Samtidig risikerer mulighed 3B at føre til kompromisser fra centralt hold mellem økonomiske interesser og sikkerhedsbehov. Hvad angår mulighed 3C, antages det, at den lokale (eller regionale) funktion vil være omfattet af den certificeringsprocedure, der er gældende for lufttrafiktjenesteudøvere, samt af certifikatets anvendelsesområde, lige som det er tilfældet for alle andre relevante opgaver for den pågældende regulerede enhed. Ovenstående betragtninger sammenfattes i tabel 33 i talværdier:

Specifikke mål/Resultatindikatorer	Muligheder		
	3A	3B	3C
Lufttrafikreguleringens karakter og regulering	reguleringsmæssig karakter	operationel karakter	CFMU af reguleringsmæssig karakter; FMP af operationel karakter
Sikkerhedsreguleringen er tydeligt adskilt fra andre former for regulering	Ikke relevant for ATFM		
Anvendelse af EASA's regelfastsættelsesprocedure	Ikke relevant for ATFM		
Standardiseringsinspektioner af ATM/ANS	2	0	2
ATM/ANS under EASA's sikkerhedsregulering	Ikke relevant for ATFM		
Horisontale bestemmelser for styringssystemer	Ikke relevant for ATFM		
Klar adskillelse af henholdsvis myndighedernes og tjenesteudøvernes roller	3	- 3	2
Certificering af tjenesteudøvere i fire lande eller derover	Ikke relevant for dette afsnit		
Forenkling (men ensartede regler) af AFIS-tjenester og forpladstjenester	Ikke relevant for ATFM		
Konsekvensanalyse af alle foreslåede bestemmelser	Ikke relevant for ATFM		
Grænseflade med andre former for	Ikke relevant for ATFM		

regulering			
Aftaler mellem myndighederne om en rationel udnyttelse af ressourcer	Behandles nærmere i afsnit 2, stk. 11		
Konsekvent procedure for tilsyn med alle ACC-funktioner	- 1	3	3
<b>I ALT</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>7</b>
<b>GENNEMSNITLIG SCORE ( /3 kvantificerede parametre)</b>	<b>1,33</b>	<b>0</b>	<b>2,33</b>
<b>VÆGTET GENNEMSNIT (score x 3 for sikkerhed)</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>7</b>

**Tabel 33: Indvirkningerne af de forskellige muligheder for lufttrafikregulering på sikkerheden**

#### 2.8.4 Økonomiske indvirkninger

Mulighed 3A (lufttrafikreguleringen er af reguleringsmæssig karakter):

- Agenturet udfører standardiseringsinspektioner af de nationale tilsynsmyndigheder, uden at det medfører en ekstra arbejdsbyrde udover den, der beskrives i afsnit 2.6.4.1.
- Agenturet kan også, på baggrund af artikel 54, stk. 4, i grundforordningen, og hvis det får det til opgave af Europa-Kommissionen, foretage inspektioner af CFMU. Dette anslås at kræve gennemsnitligt 126 arbejdstimer pr. år, hvilket svarer til 0,1 heltidsækvivalent (15 000 EUR). Selv om denne situation muligvis ikke opstår, behandles den alligevel i denne RIA, da den potentielt kan medføre en ekstra omkostning.
- Hvad angår CFMU, som allerede er underlagt tilsyn i henhold til forordning (EF) nr. 1315/2007, vil det ikke have betydning for den indsats, der er nødvendig for at vedtage inspektioner.
- Samme princip vil være gældende for lufttrafiktjenesteudøvere, der forvalter FMP'er.

Mulighed 3B (lufttrafikreguleringen er af operationel karakter):

- Agenturet udfører standardiseringsinspektioner af de nationale tilsynsmyndigheder, uden at det medfører en ekstra arbejdsbyrde udover den, der beskrives i afsnit 2.6.4.1.
- I tilfælde, hvor CFMU er underlagt certificering og tilsyn af en kompetent myndighed, vil agenturet ikke skulle gøre en ekstra indsats for at udføre disse inspektioner.
- De kompetente nationale tilsynsmyndigheder vil ikke blot forsat skulle udføre tilsyn, som de gør det i dag, på baggrund af forordning (EF) nr. 1315/2007, men også vedtage et certificeringsgrundlag. Der er ikke tale om en tilbagevendende opgave, og de marginale omkostninger til udstedelse af et certifikat efter tilsyn/inspektioner antages at stige en anelse.
- Eftersom den centrale ATFM-udbyder har udøvende beføjelser, som er tildelt på EU-plan, vil det være nødvendigt at udarbejde nye og specifikke regler, hvilket vil beløbe sig til omkring 5 heltidsækvivalenter (omkring 750 000 EUR).
- Som det også er tilfældet ved mulighed 3A, vil denne mulighed ikke have betydning for den indsats, der er nødvendig for at vedtage inspektioner.
- Også her gør det samme princip sig gældende for lufttrafiktjenesteudøvere, der forvalter FMP'er.

Endelig vil mulighed 3C have samme økonomiske indvirkninger som mulighed 3A.

Udover det økonomiske perspektiv skal der også tages højde for de juridiske usikkerheder i forbindelse med de tildelte beføjelser til at udføre tilsyn med en regeringsfunktion (dvs. CFMU'en), i det mindste ud fra et kvalitativt perspektiv.

Afsluttende anslås de **ekstra omkostninger** i forbindelse med de tre muligheder i tabel 34 herunder:

Anslåede omkostninger ved lufttrafikregulering	Tusinde EUR/år		
	3A	3B	3C
	reguleringsmæssig karakter	operational karakter	CFMU af reguleringsmæssig karakter; FMP af operationel karakter
EASA	15	750	15
Nationale myndigheder	0	0	0
CFMU	0	0	0
ATSP'er, der forvalter FMP'er	0	0	0
<b>I ALT</b>	<b>15</b>	<b>750</b>	<b>15</b>

**Tabel 34: Anslåede omkostninger ved tilsyn med lufttrafikregulering**

Ovenstående kvantitative beregninger og kvalitative observationer af de økonomiske indvirkninger kan udtrykkes via scorer som i tabel 35 herunder:

Specifikke mål/Resultatindikatorer	Muligheder		
	3A	3B	3C
Lufttrafikreguleringens karakter og regulering	reguleringsmæssig karakter	operational karakter	CFMU af reguleringsmæssig karakter; FMP af operationel karakter
Sikkerhedsreguleringen er tydeligt adskilt fra andre former for regulering	Ikke relevant for lufttrafikreguleringens økonomiske indvirkninger		
Anvendelse af EASA's regelfastsættelsesprocedure (for ATM/ANS)	Ikke relevant for lufttrafikreguleringens økonomiske indvirkninger		
Standardiseringsinspektioner af ATM/ANS	- 1	1	- 1
ATM/ANS under EASA's sikkerhedsregulering	Ikke relevant for lufttrafikreguleringens økonomiske indvirkninger		
Horizontale bestemmelser for styringssystemer	Ikke relevant for lufttrafikreguleringens økonomiske indvirkninger		
Klar adskillelse af henholdsvis myndighedernes og tjenesteudøvernes roller	Ikke relevant for lufttrafikreguleringens økonomiske indvirkninger		
Grundlag for certificering af tjenesteudøvere i fire lande eller derover	2	- 3	2
Forenkling (men ensartede regler) af AFIS-tjenester og forpladstjenester	Ikke relevant for lufttrafikreguleringens økonomiske indvirkninger		
Konsekvensanalyse af alle foreslåede bestemmelser	Ikke relevant for lufttrafikreguleringens økonomiske indvirkninger		
Grænseflade med andre former for regulering	Ikke relevant for lufttrafikreguleringens økonomiske indvirkninger		
Aftaler mellem myndighederne om en rationel udnyttelse af ressourcer	Behandles i afsnit 2, stk. 11		
Konsekvent procedure for tilsyn med alle ACC-funktioner	- 2	3	3

<b>I ALT</b>	<b>- 1</b>	<b>1</b>	<b>4</b>
<b>GENNEMSNITLIG SCORE ( /3 kvantificerede parametre)</b>	<b>- 0,67</b>	<b>0,33</b>	<b>1,33</b>
<b>VÆGTET GENNEMSNIT (score x 2 for økonomi)</b>	<b>- 1,34</b>	<b>0,66</b>	<b>2,66</b>

**Tabel 35: Score for de økonomiske indvirkninger af lufttrafikregulering**

#### 2.8.5 Indvirkninger på miljøet

De tre muligheder, der er behandlet i det ovenstående, vil alle være miljømæssigt neutrale, da de kun vedrører organiseringen af visse forvaltnings- og tilsynsprocedurer.

#### 2.8.6 Sociale indvirkninger

Antallet af FTE'er, som nævnes i afsnit 2.8.4, er så lavt, at ingen af de tre muligheder vil have væsentlige sociale indvirkninger.

De vil heller ikke have væsentlig betydning for kvaliteten, idet personalet i CFMU og FMP'er allerede i dag er højt kvalificeret, hvilket ikke vil blive påvirket af nogen af de behandlede muligheder.

#### 2.8.7 Indvirkning på andre fællesskabskrav, som ligger uden for EASA's nuværende kompetence

Der er ikke påvist nogen væsentlig indvirkning på fællesskabslovgivningen ved mulighed 3A eller 3C, som derfor opnår den højeste score (dvs. +3). Derimod er mulighed 3B, som giver visse økonomiske aktører beføjelser, der kan være i strid med andre aktørers beføjelser, meget kontroversiel for så vidt angår det indre marked og adskillelsen af de reguleringsmæssige og økonomiske funktioners roller. Denne mulighed opnår derfor en negativ score (- 3).

#### 2.8.8 Multikriterieanalyse (MCA) og anbefalet mulighed

Den metodologi, der beskrives af afsnit 2.1.2, og den score, der anføres i afsnit 2.8.3 til 2.8.7, danner udgangspunkt for følgende matrice for en multikriterieanalyse:

Vægtet score ved de enkelte muligheder for ATFM		3A	3B	3C
Emne	Vægtning	reguleringsmæssig karakter	operational karakter	CFMU af reguleringsmæssig karakter; FMP af operational karakter
Sikkerhed	3	4	0	7
Økonomi	2	- 1,34	0,66	2,66
Miljø	3	0	0	0
Sociale forhold	2	0	0	0
Indvirkning på andre EU-bestemmelser	1	3	- 3	3
<b>VÆGTNING I ALT</b>		<b>5,66</b>	<b>- 2,34</b>	<b>12,66</b>

**Tabel 36: Multikriterieanalyse for lufttrafikregulering**

Det fremgår af denne analyse, at mulighed 3B tilsyneladende har en overordnet negativ indvirkning, navnlig med hensyn til en mulig forvridding af det indre marked, og at den ikke vil medføre væsentlige sikkerhedsfordele. Derimod opnår

**både mulighed 3A og 3C en positiv score, hvoraf 3C opnår en score, der er dobbelt så høj som 3A.**

Mulighed 3C har den største positive indvirkning på sikkerheden, de laveste omkostninger og er uomtvisteligt foreneligt med principperne og reglerne for en fair konkurrence på det indre marked.

Dette er baggrunden for, at agenturet har inkluderet mulighed 3C i sin udtalelse (dvs. hvor central lufttrafikregulering anses for at være af reguleringsmæssig karakter og lokal/regional lufttrafikregulering anses for at være operationel).

## **2.9 Luftrumsstyring (ASM)**

### *2.9.1 Alternative muligheder*

Luftrumsstyring (ASM) omfatter ifølge agenturet følgende:

- En strategisk fase, som hovedsageligt er forbundet med udformning af de forskellige ATS-enhederes ansvarsområder inden for FIR/UIR, som vedtaget af ICAO-rådet (hovedsageligt en politisk beslutning), samt med udformningen af de specifikke luftrumsstrukturer (f.eks. midlertidigt afgrænsede områder – TSA til militærøvelser osv.).
- En prætaktisk fase, typisk 24 timer forud for operationer, hvor udnyttelsen af TSA'er og andre dele af luftrummet planlægges i nært samarbejde mellem civile og militære luftrumsbrugere på basis af FUA-konceptet<sup>58</sup>.
- En taktisk fase til aktivering/deaktivering af specifikke luftrumsstrukturer (f.eks. obligatoriske ruter) på den dag, hvor operationerne finder sted, og som under den prætaktiske fase i nært samarbejde mellem civile og militære luftrumsbrugere.

Hvad angår sikkerhedsreguleringen af luftrumsstyringen, er følgende alternative muligheder fastsat i afsnit 2.5.2 ovenfor:

- 3D): Luftrumsstyring er af reguleringsmæssig karakter/et regeringsanliggende,
- 3E): Luftrumsstyring er af servicelateret/operationel karakter og er som sådan en reguleret aktivitet,
- 3F): Luftrumsstyringen på EU-plan er af reguleringsmæssig karakter og af operationel karakter på lokalt plan.

### *2.9.2 Målgruppe og antal berørte enheder*

Det kan derfor i overensstemmelse med afsnit 2.8.2 antages, at en hvilken som helst af mulighederne vil påvirke:

- 30 civile luftfartsmyndigheder og agenturet
- 30 militære luftfartsmyndigheder
- højst 30 fælles civil/militære celler (JAMC), hvis de er oprettet af stater i henhold til artikel 5, stk. 1 i ovennævnte kommissionsforordning (EF) nr. 2150/2005.

---

<sup>58</sup> Kommissionens forordning (EF) nr. 2150/2005 af 23. december 2005 om fælles regler for fleksibel udnyttelse af luftrummet (*EUT L 342 af 24.12.2005, s. 20*).

Den metode, der anvendes til at etablere sikkerhedsregulering af luftrumsstyringen, vil ikke få betydning for andre interessenter. Antallet af potentielt berørte enheder ved de enkelte muligheder anføres i tabel 37 herunder:

MULIGHED		Anslåede antal			
Id.	Beskrivelse	Militære luftfartsmyndigheder	Civile myndigheder	JAMC	Andre interessenter i luftfartsindustrien
3D	ASM er af reguleringsmæssig karakter	30	30 + agenturet	30	0
3E	ASM er af operationel karakter				
3F	ASM på EU-plan er af reguleringsmæssig karakter og operationel på lokalt plan				

**Tabel 37: Antal berørte enheder i forbindelse med luftrumsstyring**

### 2.9.3 Indvirkning på sikkerheden

Ifølge Kommissionens forordning (EF) nr. 2150/2005 anses luftrumsstyring i dag for at være en regulerings-/regeringsaktivitet<sup>59</sup>, både på EU-plan og nationalt plan. Mulighed 3D er følgelig allerede gennemført på basis af bestemmelserne om gennemførelse af det fælles europæiske luftrum, selv om retsgrundlaget kan tydeliggøres yderligere i grundforordningen. Denne situation har ikke medført nogen specifikke og identificerede sikkerhedsspørgsmål. Selv om Fællesskabet eventuelt indfører visse centraliserede luftrumsstyringsfunktioner under Europa-Kommissionens ansvar i forbindelse med den anden lovpakke for det fælles europæiske luftrum, vil det stadig ikke ændre denne aktivitets regeringsmæssige karakter. En af **de mulige fordele ved mulighed 3C omfatter derfor større juridisk klarhed**, hvilket også kan ses som et indirekte bidrag til luftfartssikkerheden.

På den anden side **vil mulighed 3F**, hvor der skelnes mellem aktiviteterne på henholdsvis EU-plan og nationalt plan, **fragmentere** kontinuiteten i den strategisk, prætaktiske og taktiske fase af luftrumsstyring. Mulighed 3F vil desuden rejse **spørgsmålet om, hvorvidt det militære personale, der er involveret i JAMC-aktiviteter, skal reguleres**, eller om der skal etableres to forskellige ordninger for det civile og det militære personales kompetencer.

**Mulighed 3F** vil medføre samme problemstillinger på lokalt plan, og vil på EU-plan desuden **kunne få indvirkning på Europa-Kommissionens beføjelser, som fastsat i lovgivningen vedrørende det fælles europæiske luftrum**.

<sup>59</sup> Medlemsstaterne anmodes om at udføre strategiske (artikel 4), prætaktiske (artikel 5) eller taktiske (artikel. 6) opgaver.

Ovenstående betragtninger resulterede i de scorer, der anføres i tabel 38 herunder:

Specifikke mål/Resultatindikatorer	Muligheder		
	3D	3E	3F
<b>Luftrumsstyringens karakter og regulering</b>	<b>reguleringsmæssig karakter</b>	<b>operationel karakter</b>	<b>ASM på EU-plan er af reguleringsmæssig karakter og operationel på lokalt plan</b>
Sikkerhedsreguleringen er tydeligt adskilt fra andre former for regulering	3	- 2	- 2
Anvendelse af EASA's regelfastsættelsesprocedure (for ATM/ANS)	Ikke relevant for ASM		
Standardiseringsinspektioner af ATM/ANS	Ikke relevant for ASM		
ATM/ANS under EASA's sikkerhedsregulering	3	- 2	- 3
Horisontale bestemmelser for styringssystemer	Ikke relevant for ASM		
Klar adskillelse af henholdsvis myndighedernes og tjenesteudøvernes roller	2	- 1	- 2
Grundlag for certificering af tjenesteudøvere i fire lande eller derover	Ikke relevant for ASM		
Forenkling (men ensartede regler) af AFIS-tjenester og forpladstjenester	Ikke relevant for ASM		
Konsekvensanalyse af alle foreslåede bestemmelser	Ikke relevant for ASM		
Grænseflade med andre former for regulering	2	- 1	- 1
Aftaler mellem myndighederne om en rationel udnyttelse af ressourcer	Ikke relevant for ASM		
Konsekvent procedure for tilsyn med alle ACC-funktioner	Ikke relevant for ASM		
<b>I ALT</b>	<b>10</b>	<b>- 6</b>	<b>- 8</b>
<b>GENNEMSNI TLIG SCORE ( /4 kvantificerede parametre)</b>	<b>2,5</b>	<b>- 1,5</b>	<b>- 2</b>
<b>VÆGTET GENNEMSNI T (score x 3 for sikkerhed)</b>	<b>7,5</b>	<b>- 4,5</b>	<b>- 6</b>

**Tabel 38: Indvirkning på sikkerheden i forbindelse med luftrumsstyring**

#### 2.9.4 Økonomiske indvirkninger

Hvis mulighed 3D vælges, skal agenturet garantere sikkerheden på EU-plan gennem standardiseringsinspektioner uden yderligere omkostninger udover de omkostninger, der allerede er fastsat i afsnit 2.6.4.1.

Denne mulighed vil heller ikke føre til ændringer for de nationale myndigheder (både civile og militære), for så vidt angår de nuværende praksisser, og vil følgelig ikke medføre ekstra omkostninger. Det samme gør sig gældende for de fælles civil/militære celler

Hvis mulighed 3E eller 3F vælges, vil agenturet grundet luftrumsstyringens specifikke karakter (visse aktiviteter vil fortsat henhøre under regeringens ansvarsområde, mens de civil/militære enheder fortsat omfatte det militære personale) være nødt til at gøre en vis indsats i forbindelse med specifikke lovgivningsaktiviteter; en indsats, som vurderes til cirka 1 heltidsækvivalent, svarende til 150.000 EUR om året.

De nationale (civile) luftfartsmyndigheder vil under både mulighed 3E og 3F skulle certificere og føre tilsyn med luftrumsstyringsaktiviteter (som vil blive regulerede tjenester). Da disse tjenester hovedsageligt tilbydes på flyvekontrolcentrenes præmisser, skønnes det nødvendigt at gøre en reduceret ekstra indsats. Det antages derfor, at hver enkelt national tilsynsmyndighed, skal bruge cirka 0,25 heltidsækvivalenter til certificering og tilsyn. Det svarer i alt til: 30 myndigheder x 0,25 heltidsækvivalenter = 7,5

heltidsækvivalenter, som med omkostninger på 138 600 EUR/heltidsækvivalent udgør en ekstra omkostning på cirka 1 040 000 EUR/år.

Hvis aktiviteterne i forbindelse med certificering og tilsyn dækker hele EU-området, skønnes det ville skabe behov for en ekstra heltidsækvivalent, svarende til 138 600 EUR/år. Dette vil beløbe sig til i alt  $1\ 040\ 000 + 138\ 600 = 1\ 178\ 600$  EUR/år.

Hverken mulighed 3E eller 3F skønnes at kræve en væsentlig ekstra indsats af de militære myndigheder.

Omvendt antages det, at hver enkelt civil/militære celle skal gøre en ekstra indsats svarende til mindst 0,25 heltidsækvivalenter for at opfylde de nye krav. Dette vil for de 30 civil/militære celler i alt udgøre  $0,25 \times 30 = 7,5$  heltidsækvivalenter og dermed en ekstra omkostning (ganget med 138 600 EUR) på 1 040 000 EUR/år.

Alle de ovenstående beregninger er sammenfattet i tabel 39 herunder:

Anslåede omkostninger ved luftrumsstyring	Tusinde EUR/år		
	3D	3E	3F
	reguleringsmæssig karakter	operational karakter	ASM på EU-plan er af reguleringsmæssig karakter og operationel på lokalt plan
EASA	0	150	150
Nationale (civile) myndigheder	0	1 178,6	1 040
Nationale (militære) myndigheder	0	0	0
JAMC	0	1 040	1 040
<b>I ALT</b>	<b>0</b>	<b>2 368,6</b>	<b>2 230</b>

**Tabel 39: Sammenfatning af de økonomiske indvirkninger på luftrumsstyring**

Ovenstående beregninger kan udtrykkes ved hjælp af den score, der anføres i tabel 40 herunder:

Specifikke mål/Resultatindikatorer	Muligheder		
	3D	3E	3F
<b>Luftrumsstyringens karakter og regulering</b>	<b>reguleringsmæssig karakter</b>	<b>operational karakter</b>	<b>ASM på EU-plan er af reguleringsmæssig karakter og operationel på lokalt plan</b>
Sikkerhedsreguleringen er tydeligt adskilt fra andre former for regulering	Ikke relevant for de økonomiske indvirkninger på luftrumsstyring		
Anvendelse af EASA's regelfastsættelsesprocedure (for ATM/ANS)	Ikke relevant for de økonomiske indvirkninger på luftrumsstyring		
Standardiseringsinspektioner af ATM/ANS	Ikke relevant for de økonomiske indvirkninger på luftrumsstyring		
ATM/ANS under EASA's sikkerhedsregulering	0	- 3	- 2
Horizontale bestemmelser for styringssystemer	Ikke relevant for de økonomiske indvirkninger på luftrumsstyring		
Klar adskillelse af henholdsvis myndighedernes og tjenesteudøvernes roller	2	2	- 2
Grundlag for certificering af tjenesteudøvere i fire lande eller derover	2	- 2	- 2
Forenkling (men ensartede regler) af AFIS-tjenester	Ikke relevant for de økonomiske		



og forpladstjenester	indvirkninger på luftrumsstyring		
Konsekvensanalyse af alle foreslåede bestemmelser	Ikke relevant for de økonomiske indvirkninger på luftrumsstyring		
Grænseflade med andre former for regulering	Ikke relevant for de økonomiske indvirkninger på luftrumsstyring		
Aftaler mellem myndighederne om en rationel udnyttelse af ressourcer	2	- 3	- 2
Konsekvent procedure for tilsyn med alle ACC-funktioner	Ikke relevant for de økonomiske indvirkninger på luftrumsstyring		
<b>I ALT</b>	<b>6</b>	<b>- 6</b>	<b>- 8</b>
<b>GENNEMSNITLIG SCORE ( /4 kvantificerede parametre)</b>	<b>1,5</b>	<b>- 1,5</b>	<b>- 2</b>
<b>VÆGTET GENNEMSNIT (score x 2 for økonomi)</b>	<b>3</b>	<b>- 3</b>	<b>- 4</b>

**Tabel 40: Score for de økonomiske indvirkninger på luftrumsstyring**

#### 2.9.5 Indvirkninger på miljøet

Alle de muligheder, der er behandlet i det ovenstående, vurderes at være miljømæssigt neutrale.

#### 2.9.6 Sociale indvirkninger

Antallet af heltidsækvivalenter, som vurderes i afsnit 2.9.4, er meget lavt. Det forventes desuden ikke, at ansatte vil blive tvunget til at skifte job eller tilegne sig nye færdigheder. Følgelig er alle de tre muligheder socialt neutrale.

#### 2.9.7 Indvirkning på andre fællesskabskrav, som ligger uden for EASA's nuværende kompetence

Mulighed 3D passer perfekt overens med forordning (EF) nr. 551/2004 og dens gennemførelsesbestemmelser (Kommissionens ovennævnte forordning (EF) nr. 2150/2005). Den kan desuden anses for at være i overensstemmelse med princippet om, at luftrummet hører under den nationale suverænitet. Den bør derfor opnå den højeste score (dvs. 3), for så vidt angår dens indvirkninger på andre retsakter, som ligger uden for EASA's kompetence.

Derimod skal mulighed 3F og 3E, som ikke blot har betydning for gennemførelsesbestemmelserne, men også emner af større relevans, tildeles den lavest mulige score (dvs. -3).

#### 2.9.8 Multikriterieanalyse (MCA) og anbefalet mulighed

Den metodologi, der beskrives af afsnit 2.1.2, og den score, der anføres i afsnit 2.9.3 til 2.9.7, danner udgangspunkt for følgende matrice for en multikriterieanalyse:

Vægtet score ved de enkelte muligheder for ASM		3D	3E	3F
Emne	Vægtning	reguleringsmæssig karakter	operational karakter	ASM på EU-plan er af reguleringsmæssig karakter og operationel på lokalt plan
Sikkerhed	3	7.5	- 4.5	- 6
Økonomi	2	3	- 3	- 4
Miljø	3	0	0	0
Sociale forhold	2	0	0	0
Indvirkning på andre EU-bestemmelser	1	3	- 3	- 3
<b>VÆGTNING I ALT</b>		<b>13.5</b>	<b>- 10.5</b>	<b>- 13</b>

### Tabel 41: Multikriterieanalyse for luftrumsstyring

**Det fremgår af denne analyse, at det tilsyneladende kun er mulighed 3D, der har en overordnet positiv indvirkning.**

Mulighed 3D opnår navnlig en højere score end de to andre på det sikkerhedsmæssige og økonomiske område (ingen ekstra omkostninger), samtidig med at den er forenelig med den nuværende lovgivning, som ligger uden for EASA's kompetence.

Dette er baggrunden for, at agenturet har inkluderet mulighed 3D i sin udtalelse (dvs. luftrumsstyring er af reguleringsmæssig/regeringsmæssig karakter på både EU-plan og nationalt plan). Landene kan imidlertid beslutte at uddele den lokale luftrumsstyringsfunktion til en certificeret luftfartstjenesteudøver, hvilket betyder, at denne funktion underlægges sikkerhedstilsyn af den kompetente myndighed.

## **2.10 Små og mellemstore virksomheder**

### *2.10.1 Alternative muligheder*

Inden for ATM/ANS-området kan små og mellemstore virksomheder (SMV'er) f.eks. være leverandører af signaler til radionavigation, som udsendes af relativt billige og enkle radiofyr, eller flyvepladsoperatører, som leverer TWR-tjenester til sig selv på en enkelt lokation, AFIS-tjenester eller forpladstjenester. Agenturet har derfor i spørgsmål 6 i NPA 2007-16 opfordret interessenterne til at udtrykke deres holdninger til disse spørgsmål.

I denne RIA er følgende alternative muligheder for SMV'erne blevet identificeret i afsnit 2.5.2 ovenfor:

- 6A): Give SMV'er mulighed for variationer/afvigelser på nationalt plan,
- 6B): Indføre proportionelle fælles regler for SMV'er, inkl. afgivelse af en "selverklæring",
- 6C): Proportionelle fælles regler for SMV'er, inkl. certificering.

### *2.10.2 Målgruppe og antal berørte enheder*

Som anslået i afsnit 2.6.2.1 involverer alle tre muligheder 20 myndigheder. Agenturet vil kun blive involveret (i forbindelse med regelfastsættelse) under mulighed 6B eller 6C.

Derudover anslås det i afsnit 2.6.2.3, at der i dag er under 150 flyvepladsoperatører (der betragtes som SMV'er i forbindelse med ATM/ANS), der er involveret i at udøve ATM/ANS-tjenester. Hvis udvidelsen af grundforordningens anvendelsesområde skaber gode betingelser, vil dette antal muligvis stige med 10 %. Det anslås derfor, at mulighed 6A involverer 150 SMV'er (dvs. svarende til den nuværende situation), mens mulighed 6B eller 6C muligvis involverer 165.

På tilsvarende vis findes der ifølge afsnit 2.6.2.4 aktuelt tre design- og/eller fremstillingsorganisationer, som også udøver ATM/ANS, og som er SMV'er på disse områder. Mulighed 6A vil også inkludere tre af disse organisationer, mens mulighed 6B og 6C muligvis vil inkludere seks.

Disse tal sammenfattes nedenfor i tabel 42:

MULIGHED		Anslåede antal	
Id.	Beskrivelse	Civile myndigheder	SMV'er

			Flyvepladsoperatører	Tekniske organisationer
6A	Nationale variationer for SMV'er	30	150	3
6B	Proportionelle fælles regler for SMV'er, inkl. afgivelse af en "selverklæring",	30 + agenturet	165	6
6C	Proportionelle fælles regler for SMV'er, inkl. certificering.		165	6

**Tabel 42: Antal berørte enheder i forbindelse med SMV'er**

### 2.10.3 Indvirkninger på sikkerheden

Ifølge artikel 4 i de "fælles krav" (dvs. Kommissionens forordning (EF) nr. 2096/2005) kan SMV'er, der er involveret i ATM/ANS, vælge at ansøge om at blive undtaget fra disse krav. Visse luftfartstjenesteudøvere kan vælge at afstå fra at udføre tjenester på tværs af grænserne og fra retten til gensidig anerkendelse i det fælles europæiske luftrum, forudsat visse kriterier er opfyldt. Disse undtagelser kan i mangel af harmoniserede kriterier indrømmes af den nationale tilsynsmyndighed fra sag til sag, hvilket kan føre til manglende ensartethed. De nationale tilsynsmyndigheder kan endvidere indrømme organisationerne særlige undtagelser (f.eks. ansvarlige ledere, stillingsindehavere og rapporteringslinjer) for erstatningsansvar og/eller forsikringsdækning samt for uddannelse og kompetenceudvikling af personale til flyvepladsinformationstjenester.

Der mindes om, at afsnit 2.3.4 indeholder en liste over mulige fremtidige sikkerhedsudfordringer. Nogle af disse udfordringer er også gældende for SMV'er, der udøver ATM/ANS-tjenester i mindre flyvepladser, der er åbne for offentligheden, f.eks.:

- Yderligere udvikling af regionale flyvepladser, på grund af overbelægning på de større flyvepladser samt andre økonomiske faktorer, hvilket vil gøre trafikken mere kompleks på mellemstort/lavt niveau.
- Konstant vækst i almenflyvning og navnlig i anvendelsen af meget lette jetfly (VLJ), som på det operative og økonomiske plan er i stand til at yde taxaflyservice til mindre flyvepladser, hvilket bidrager til at gøre trafikken mere kompliceret og tæt på lavt niveau.
- Operativ anvendelse af EGNOS-baserede instrumentindflyvningsprocedurer, hvilket også vil øge muligheden for at benytte mindre flyvepladser.
- Instrumentprocedurer for helikoptere.
- Operativ anvendelse af ubemandede luftfartssystemer (UAS), som er en voksende og potentielt vigtigt kategori af fremtidige brugere af ikke-adskilte luftrum.

Mulighed 6A betyder grundlæggende bibeholdelse af artikel 4 i de "fælles krav", hvilket giver mulighed for væsentlige nationale variationer med afvisning af gensidig anerkendelse til følge. Mulighed 6B og 6C vil derimod føre til fælles krav. De primære midler til at kontrollere deres gennemførelse vil ved mulighed 6B være en "selverklæring", mens det ved mulighed 6C vil være luftfartstjenesteudøvernes normale certificeringsprocedure.

På baggrund af ovenstående betragtninger kan de tre muligheders indvirkninger på sikkerheden ses nedenfor i tabel 43:

Specifikke mål/Resultatindikatorer	Muligheder		
	6A	6B	6C
Sikkerhedsregulering af SMV'er inden	Nationale	Proportionelle	Proportionelle

for ATM/ANS	variationer	fælles regler + selverklæring	fælles regler + certificering
Sikkerhedsreguleringen er tydeligt adskilt fra andre former for regulering	Ikke relevant for SMV'er		
Anvendelse af EASA's regelfastsættelsesprocedure	- 3	3	3
Standardiseringsinspektioner af ATM/ANS	- 1	1	1
ATM/ANS under EASA's sikkerhedsregulering	- 1	2	2
Horisontale bestemmelser for styringssystemer	Henhører ikke under dette afsnit		
Adskillelse af myndighedernes og tjenesteudøvernes roller	Ikke relevant for dette afsnit		
Grundlag for certificering af tjenesteudøvere i fire lande eller derover	Ikke relevant for SMV'er		
Forenkling (men ensartede regler) af AFIS-tjenester og forpladstjenester	- 3	3	1
Konsekvensanalyse af alle foreslåede bestemmelser	- 1	3	3
Grænseflade med andre former for regulering	Ikke relevant for SMV'er		
Aftaler mellem myndighederne om en rationel udnyttelse af ressourcer	Ikke relevant for SMV'er		
Konsekvent procedure for tilsyn med alle ACC-funktioner	Ikke relevant for dette afsnit		
<b>I ALT</b>	<b>- 9</b>	<b>12</b>	<b>10</b>
<b>GENNEMSNITLIG SCORE ( /5 kvantificerede parametre)</b>	<b>- 1,8</b>	<b>2,4</b>	<b>2</b>
<b>VÆGTET GENNEMSNIT (score x 3 for sikkerhed)</b>	<b>- 5,4</b>	<b>7,2</b>	<b>6</b>

**Tabel 43: De forskellige muligheds sikkerhedsmæssige indvirkninger på SMV'er**

Det fremgår af tabel 43, at mulighed 6A er mindst hensigtsmæssig med hensyn til sikkerhed, hvorimod både mulighed 6B og 6C opfylder sikkerhedsbehovene på et sammenligneligt grundlag.

#### 2.10.4 Økonomiske indvirkninger

Da mulighed 6A afspejler den nuværende situation, antages det, at den hverken vil medføre ekstra omkostninger eller besparelser. De ekstra omkostninger ved mulighed 6B og 6C vil derfor blive vurderet ud fra førstnævnte mulighed.

Mulighed 6B eller 6C medfører ingen ekstra omkostninger for agenturet, hverken til certificering (tildeles ingen rolle i forbindelse med SMV'er) eller standardisering (allerede behandlet i afsnit 2.6.4.1).

Det anslås derimod ved begge disse muligheder, at der skal afsættes 1 heltidsækvivalent til at udarbejde bestemmelser for SMV'erne, hvilket beløber sig til 150 000 EUR/år.

De nationale tilsynsmyndigheder træffer i dag beslutning om undtagelser isoleret set og fra sag til sag (dvs. svarende til mulighed 6A). Mulighed 6B og 6C indebærer derimod fælles regler, fælles acceptable midler til udvisning af overholdelse og fælles vejledende materiale. Da SMV'er generelt ikke kræver en stor indsats fra de nationale tilsynsmyndigheders side, anslås det, at mulighed 6B og 6C kun vil medføre en mindre arbejdsbesparelse (dvs. 0,1 heltidsækvivalent).

Da antallet af berørte enheder er anslået til 30, udgør den samlede arbejdsbesparelse  $30 \times 0,1 = 3$  heltidsækvivalenter, hvilket med en udgift på 138 600 EUR betyder en besparelse på  $138\,600 \times 3 = 415\,800$  EUR/år.

De 150 flyvepladsoperatører er allerede nu underlagt de samme bestemmelser, der er gældende for mulighed 6A, som derfor ikke vil medføre hverken ekstra eller færre omkostninger.

Ved mulighed 6B (fælles regler samt selverklæring) anslås det, at hver af de 165 (dvs. 150 + 10 %) involverede flyvepladser skal bruge i gennemsnit 0,2 heltidsækvivalent på at sætte sig ind i reglerne. Denne indsats vil imidlertid blive opvejet af afskaffelsen af kravet om, at undtagelser skal forhandles med myndigheden. Det kan med andre ord konkluderes, at de to effekter indbyrdes opvejer hinanden, hvorfor mulighed 6B kan betragtes som omkostningsneutral, idet "selverklæring" kun kræver en meget lille indsats.

Mulighed 6C indebærer derimod en ekstra byrde på 0,1 heltidsækvivalent i forbindelse med certificeringsproceduren for hver enkelt SMV. Det vil sige  $0,1 \times 165 = 16,5$  heltidsækvivalenter i alt  $\times 138\ 600\ \text{EUR} = 2\ 286\ 900\ \text{EUR}$  årligt.

På samme måde kan omkostningerne for de seks tekniske organisationer, der vil kunne påvirkes af mulighed 6C, beregnes til  $0,1$  heltidsækvivalent  $\times 6$  enheder =  $0,6$  heltidsækvivalenter  $\times 138\ 600\ \text{EUR} = 83\ 000\ \text{EUR}$  årligt.

Anslåede omkostninger ved luftrumsstyring	Tusinde EUR/år		
	6A	6B	6C
	Nationale variationer	Proportionelle fælles regler + selverklæring	Proportionelle fælles regler + certificering
EASA	0	150	150
Nationale myndigheder	0	- 415,8	- 415,8
Flyvepladsoperatører	0	0	2 286,9
Tekniske organisationer	0	0	83
<b>I ALT</b>	<b>0</b>	<b>- 265,8</b>	<b>2 104,1</b>

**Tabel 44: Økonomiske indvirkninger på SMV'er**

Det kan hurtigt konkluderes, at mulighed 6A er omkostningsneutral, mens forenklingen af systemet under mulighed 6B indebærer marginale økonomiske besparelser. Mulighed 6C vil derimod koste i omegnen af 2 mio. EUR/år; en udgift som påføres SMV'erne.

Sammenfattende opnår mulighed 6A en neutral score (dvs. 0), mulighed 6B en svagt positiv score (dvs. 1) og mulighed 6C en klart negativ score (dvs. -3). Disse ikke-dimensionelle tal skal ganges med vægtning 2 for at nå frem til de økonomiske indvirkninger.

#### 2.10.5 Indvirkninger på miljøet

Mulighed 6A er miljømæssigt neutral, da den ikke medfører ændringer af den nuværende situation. Mulighed 6B og 6C vil via fælles regler og gensidig anerkendelse kunne bidrage til en øget brug af mindre flyvepladser, hvilket reducerer støjen og forureningen på de mere overbelagte områder. Følgelig er det ved disse to muligheder nødvendigt at gange en svagt positiv miljøeffekt (dvs. +1) med vægtningen 3.

#### 2.10.6 Sociale indvirkninger

Som anført i afsnit 2.10.4 er der kun behov for et meget lille antal heltidsækvivalenter pr. enhed. De tre muligheder kan derfor betragtes som socialt neutrale.

#### 2.10.7 Indvirkning på andre fællesskabskrav, som ligger uden for EASA's nuværende kompetence

Mulighed 6A er forenelig med de gennemførelsesbestemmelser, der er vedtaget ved komitologimetoden inden for rammerne af det fælles europæiske luftrum. De andre to muligheder vil, når tiden er inde, medføre ophævelse af artikel 4 i de "fælles krav".

Der gøres opmærksom på, at Rådet i 1985 indførte den "nye metode"<sup>60</sup> vedrørende produktsikkerheden på det indre marked. Det primære formål med den "nye metode" er at beskytte borgerne, men den sigter samtidig også på at:

- sikre gensidig anerkendelse
- fremme SMV'er adgang til markedet
- forenkle kravene, samtidig med at der sikres ensartethed
- så vidt muligt håndhæve princippet om selverklæring af den enhed, der tilbyder produktet.

Det fremgår tydeligt af ovenstående, at:

- mulighed 6A adskiller sig fuldstændigt fra den "nye metode", hvorfor den opnår en negativ score (dvs. -2),
- mulighed 6B derimod til fulde overholder princippet for den "nye metode", herunder muligheden for "selverklæring" (score +3),
- mulighed 6C er også forenelig med den "nye metode", men indebærer en certificeringsprocedure (score +1).

#### 2.10.8 Multikriterieanalyse (MCA) og anbefalet mulighed

Den metodologi, der beskrives af afsnit 2.1.2, og den score, der anføres i afsnit 2.10.3 til 2.10.7, danner udgangspunkt for følgende matrice for en multikriterieanalyse:

Vægtet score ved de enkelte muligheder for SMV'er		6A	6B	6C
Emne	Vægtning	Nationale variationer	Proportionelle fælles regler + selverklæring	Proportionelle fælles regler + certificering
Sikkerhed	3	- 5,4	7,2	6
Økonomi	2	0	2	- 6
Miljø	3	0	3	3
Sociale forhold	2	0	0	0
Indvirkning på anden EU-lovgivning	1	- 2	3	1
<b>VÆGTNING I ALT</b>		<b>- 7,4</b>	<b>15,2</b>	<b>4</b>

**Tabel 45: Multikriterieanalyse for SMV'er**

Det fremgår af ovenstående, at mulighed 6A har en overordnet negativ indvirkning. Ud af de resterende to muligheder opnår mulighed 6B en fire gange så høj score som 6C.

Mulighed 6B er især bedre end 6C på det økonomiske område samt med hensyn til relation til anden fællesskabslovgivning.

Dette er baggrunden for, at agenturet har inkluderet mulighed 6B i sin udtalelse (dvs. fælles, men proportionelle regler og mulighed for, at SMV'er kan foretage selveklæringer).

## **2.11 Certificering af paneuropæiske luftfartstjenesteudøvere**

### *2.10.1 Alternative muligheder*

Følgende alternative muligheder for certificering af paneuropæiske luftfartstjenesteudøvere er identificeret i afsnit 2.5.2:

<sup>60</sup> Rådets resolution af 7. maj 1985 om en ny metode i forbindelse med teknisk harmonisering og standarder (EFT C 136 af 4.6.1985, s. 1).

- 8A): "undlade at handle", hvilket indebærer, at alle luftfartstjenesteudøvere er underlagt tilsyn af en national tilsynsmyndighed
- 8B): Tjenesteudøvere, der tilbyder tjenester i mere end et land (også begrænsede grænseoverskridende tjenester) er underlagt tilsyn af agenturet
- 8C): De "fælles" tjenesteudøvere, der tilbyder tjenester i fire lande eller derover, er underlagt tilsyn af agenturet.

Det kan især konkluderes, at mulighed 8C):

- udelukker begrænsede grænseoverskridende tjenester, som aldrig omfatter fire lande,
- udelukker udøvelse af lufttrafiktjenester i en funktionel luftrumsblok, hvis de er organiseret via samarbejde mellem en række nationale lufttrafiktjenesteudøvere, som forbliver uafhængige enheder, selv om de deler et fælles projekt,
- **inkluderer** en fælles lufttrafiktjenesteudøver i en funktionel luftrumsblok, der dækker mindst fire lande. Det betyder, at flyvekontrolcentret i **Maastricht** vil være underlagt tilsyn af agenturet.

### 2.11.2 Målgruppe og antal berørte enheder

Fremstillings- og vedligeholdelsesindustrien påvirkes under ingen omstændigheder af nogle af disse muligheder, da de ikke tilbyder tjenester. Luftrumsbrugere påvirkes heller ikke, da de er underlagt forskellige certificeringsordninger.

Mulighed 8A påvirker alle 30 nationale tilsynsmyndigheder (men ikke agenturet). Luftfartstjenesteudøvere påvirkes ikke, da de allerede er underlagt krav om certificering.

Mulighed 8B og 8C påvirker alle 30 nationale tilsynsmyndigheder samt agenturet. Hvad angår luftfartstjenesteudøvere, kan disse to muligheder potentielt have betydning for følgende:

- Leverandører af signaler til satellitnavigation, som f.eks. EGNOS eller Galileo
- Leverandører af kommunikationsnetværkstjenester, enten faste eller mobile eller begge dele
- Leverandører af overvågningsdata fra to lande eller derover
- Leverandører af luftfartsinformationer (som f.eks. EAD eller den fremtidige mulige SWIM-leverandør) i to lande eller derover
- Fælles lufttrafiktjenesteudøvere i to lande eller derover.

Antallet af berørte tjenesteudøvere anslås ved mulighed 8C til omkring 10.

Mulighed 8B påvirker alle nationale lufttrafiktjenesteudøvere, eftersom disse tilbyder grænseoverskridende tjenester i begrænset omfang. Antallet af berørte tjenesteudøvere anslås derfor ved mulighed 8B til  $30 + 10 = 40$ .

MULIGHED		Anslåede antal	
Id.	Beskrivelse	Myndigheder	ANSP'er
8A	Alle tjenesteudøvere er underlagt tilsyn af nationale tilsynsmyndigheder	30	0
8B	Alle tjenesteudøvere, der tilbyder tjenester (inkl. grænseoverskridende) i mere end et land, er underlagt tilsyn af EASA	30 + Agenturet	40
8C	Tjenesteudøvere, der tilbyder tjenester i fire lande eller derover, er underlagt tilsyn af EASA		10

**Tabel 46: Berørte paneuropæiske tjenesteudøvere**

### 2.11.3 Indvirkninger på sikkerheden

Hovedparten af de berørte tjenesteudøvere er komplekse organisationer, som tilbyder avancerede tjenester ved hjælp af store og indbyrdes forbundne tekniske systemer. De tilgængelige ressourcer til at føre tilsyn med disse tjenesteudøvere er imidlertid forholdsvist begrænsede. Erfaringer fra igangværende komplekse certificeringsprojekter (certificering af flyvekontrolcentret i Maastricht eller af EGNOS) viser, at der er behov for, at de kompetente myndigheder samarbejder, uanset hvilken myndighed der i sidste instans underskriver certifikatet. Dette gør sig også gældende, selv hvis lovgiveren skulle beslutte sig for at overdrage de juridiske ansvar for certificering til agenturet. Dette vil nødvendigvis omfatte de ressourcer, der på nuværende tidspunkt er til rådighed for de nationale tilsynsmyndigheder.

Det antages derfor, at certificering og tilsyn med disse komplekse tjenesteudøvere er en kollektiv indsats, i det mindste så længe, som det tager lovgiverne at etablere regulerende processer på et område, som først for nylig er blevet genstand for regulering. Alle tre muligheder skal derfor betragtes som værende yderst positive, da der vil blive gennemført sammenlægning af de bedste ressourcer og øjeblikkelig udveksling af sikkerhedsoplysninger, hvis det skulle blive nødvendigt. Det forventes dog, at mulighed 8B og 8C medfører en fordel, idet agenturet har en god praksis for håndtering af komplekse certificeringsprojekter inden for andre områder af luftfartssikkerhed, som kan stilles til rådighed for ATM/ANS. Det erkendes imidlertid, at placeringen af agenturet og dets multinationale arbejdsstyrke ikke er fuldt ud tilpasset til at skulle føre tilsyn med organisationer, som er spredt ud over hele Fællesskabets område. Ovennævnte fordel vil derfor sandsynligvis bortfalde, hvis mulighed 8B vælges. Udviklingen over en længere periode vil føre til en gradvis overdragelse af ressourcer fra de nationale tilsynsmyndigheder til agenturet. Dette forventes at sikre et stabilt resultat under mulighed 8C, hvorimod de ovennævnte ulemper ved mulighed 8B blot vil blive styrket.

Til sammenfatning antages det, at mulighed 8A og 8B opnår den samme positive score på +2, mens mulighed 8C opnår en endnu højere score på +3. Denne score skal ganges med en vægtning på 3.

#### *2.11.4 Økonomiske indvirkninger*

Eftersom luftfartstjenesteudøvere allerede er underlagt certificering i medfør af artikel 7 i forordning (EF) nr. 550/2004, vil denne RIA ikke vurdere indvirkningen af de forskellige muligheder på omkostningerne i forbindelse med certificering som sådan, men vil have fokus på, at variationerne af disse omkostninger er en funktion af de forskellige muligheder.

Det fastsættes i artikel 2, stk. 3, i luftfartstjenesteforordningen (EF) nr. 550/2005, at staterne i tilfælde af multinationale luftfartstjenesteudøvere skal indgå særlige individuelt baserede aftaler om kollektivt tilsyn. Denne proces med at indføre og administrere multilaterale aftaler risikerer nemt at blive meget arbejdskrævende. Under mulighed 8A anslås det, at hver enkelt national tilsynsmyndighed i gennemsnit afsætter 0,5 heltidsækvivalent til dette arbejde, svarende til en omkostning på 0,5 heltidsækvivalent x 30 berørte nationale tilsynsmyndigheder = 15 heltidsækvivalenter x 138 600 EUR = 2 079 000 EUR/år.

Det vil med udgangspunkt i artikel 10 i grundforordningen ikke være nødvendigt at indlede langvarige forhandlinger med de nationale tilsynsmyndigheder eller indgå multilaterale aftaler under mulighed 8B og 8C. Udgifterne til de nationale tilsynsmyndigheder på omkring 2 mio. EUR/år vil derfor kunne fjernes. Mulighed 8B eller 8C vil heller ikke medføre ændringer for luftfartstjenesteudøvere, da de allerede er underlagt krav om certificering.

Selv om agenturet forlader sig på at kunne anvende de ressourcer, der er til rådighed i de nationale tilsynsmyndigheder, vil det dog være nødt til at afsætte en vis arbejdskraft til disse komplekse certificeringsprojekter. Det anslås, at agenturet vil være nødt til at afsætte omkring 0,4 heltidsækvivalent i gennemsnit pr. år til certificering af og tilsyn med hver enkelt paneuropæiske luftfartstjenesteudøver.



Omkostningerne ved mulighed 8C anslås derfor til at være: 0,4 heltidsækvivalent x 10 luftfartstjenesteudøvere = 4 heltidsækvivalenter x 150 000 EUR = 600 000 EUR/år.

Omkostningerne ved mulighed 8B anslås til at være: 0,4 heltidsækvivalent x 40 luftfartstjenesteudøvere = 16 heltidsækvivalenter x 150 000 EUR = 2 400 000 EUR/år.

Anslåede omkostninger ved luftrumsstyring	Tusinde EUR/år		
	8A	8B	8C
	Alle luftfartstjenesteudøvere er underlagt tilsyn af nationale tilsynsmyndigheder	Alle grænseoverskridende luftfartstjenesteudøvere er underlagt tilsyn af EASA	Luftfartstjenesteudøvere, der tilbyder tjenester i fire lande eller derover, er underlagt tilsyn af EASA
EASA	0	2 400	600
Nationale tilsynsmyndigheder	2 079	0	0
Luftfartstjenesteudøvere	0	0	0
<b>I ALT</b>	<b>2 079</b>	<b>2 400</b>	<b>600</b>

**Tabel 47: Anslåede udgifter til tilsyn med paneuropæiske luftfartstjenesteudøvere**

Mulighed 8C er den billigste løsning, og bør tildeles den højeste score: 3 x en vægtning på 2 = 6. Omvendt er mulighed 8A og 8B økonomisk set lettere negative (dvs. de opnår en score på  $-1 \times 2 = -2$ ).

#### 2.11.5 Indvirkninger på miljøet

Alle de ovenstående muligheder er miljømæssigt neutrale.

### 2.11.6 Sociale indvirkninger

I betragtning af det begrænsede antal ansatte, der er involveret, anses valget mellem de forskellige muligheder at være socialt neutral.

### 2.11.7 Indvirkning på andre fællesskabskrav, som ligger uden for EASA's nuværende kompetence

Bestemmelserne vedrørende det fælles europæiske luftrum har til formål at defragmentere EU's luftfartssystem. Dette formål fremhæves også i den ovennævnte rapport fra Gruppen på Højt Plan. Fællesskabet har endvidere underskrevet en aftale om gensidigt samarbejde med Den Europæiske Rumorganisation<sup>61</sup>, som ikke har noget EU-modstykke, for så vidt angår sikkerhedsreguleringen af hele luftfartssystemet. Det samme gør sig gældende for Den Europæiske GNSS-Tilsynsmyndighed (GSA)<sup>62</sup>. Det kan ikke udelukkes, at SESAR-programmet vil medføre flere paneuropæiske luftfartstjenesteudøvere.

Indvirkningen kan i betragtning af disse faktorer anslås som i tabel 48 herunder:

Specifikke mål/Resultatindikatorer	Muligheder		
	8A	8B	8C
<b>Regulering af paneuropæiske luftfartstjenesteudøvere</b>	<b>Alle ANSP'er er underlagt tilsyn af nationale tilsynsmyndigheder</b>	<b>Alle grænseoverskridende ANSP'er er underlagt tilsyn af EASA</b>	<b>Paneuropæiske ANSP'er er underlagt tilsyn af EASA</b>
Sikkerhedsreguleringen er tydeligt adskilt fra andre former for regulering	- 2	3	3
EASA's regelfastsættelsesprocedure	Ikke relevant for dette afsnit		
Standardiseringsinspektioner	Ikke relevant for dette afsnit		
ATM/ANS under EASA's sikkerhedsregulering	- 3	3	1
Bestemmelser for styringssystemer	Ikke relevant for dette afsnit		
Klar adskillelse af henholdsvis myndighedernes og tjenesteudøvernes roller	Ikke relevant for dette afsnit		
Certificering af luftfartstjenesteudøvere, der tilbyder deres tjenester i fire lande eller derover	- 3	3	3
Forenkling (men ensartede regler) af AFIS-tjenester og forpladstjenester	Ikke relevant for dette afsnit		
Konsekvensanalyse af alle bestemmelser	Ikke relevant for dette afsnit		
Grænseflade med andre former for regulering	- 2	3	3
Rationel anvendelse af ressourcer	- 1	2	1
Tilsyn med alle ACC-funktioner	Ikke relevant for dette afsnit		
<b>I ALT</b>	<b>- 11</b>	<b>14</b>	<b>11</b>
<b>GENNEMSNITLIG SCORE ( /5 kvantificerede parametre)</b>	<b>- 2,2</b>	<b>2,8</b>	<b>2,2</b>

<sup>61</sup> Rammeforordning mellem Det Europæiske Fællesskab og Den Europæiske Rumorganisation (EUT L 261 af 6.8.2004, s. 64).

<sup>62</sup> Fastsat i Rådets forordning (EF) nr. 1321/2004 af 12. juli 2004 om forvaltningsstrukturerne for de europæiske programmer for satellitbaseret radionavigation (EUT L 246 af 27.7.2004, s. 1).

<b>VÆGTET GENNEMSNIT (score x 1)</b>	<b>- 2,2</b>	<b>2,8</b>	<b>2,2</b>
--------------------------------------	--------------	------------	------------

**Tabel 48: Indvirkning på anden lovgivning vedrørende paneuropæiske luftfartstjenesteudøvere**

*2.11.8 Multikriterieanalyse (MCA) og anbefalet mulighed*

Den metodologi, der beskrives i afsnit 2.1.2, og den score, der anføres i de foregående afsnit, danner udgangspunkt for følgende matrice for en multikriterieanalyse.

Vægtet score ved de enkelte muligheder for de paneuropæiske ANSP'er		8A	8B	8C
Emne	Vægtning	Alle ANSP'er er underlagt tilsyn af nationale tilsynsmyndigheder	Alle grænse-over-skridende ANSP'er er underlagt tilsyn af EASA	Paneuropæiske ANSP'er er underlagt tilsyn af EASA
Sikkerhed	3	6	6	9
Økonomi	2	-2	- 2	6
Miljø	3	0	0	0
Sociale forhold	2	0	0	0
Indvirkning på andre EU-bestemmelser	1	- 2,2	2,8	2,2
<b>VÆGTNING I ALT</b>		<b>1,8</b>	<b>6,8</b>	<b>17,2</b>

**Tabel 49: Multikriterieanalyse for paneuropæiske luftfartstjenesteudøvere**

Som det fremgår af denne multikriterieanalyse, har ingen af mulighederne en overordnet negativ indvirkning. Mulighed 8C opnår imidlertid en meget højere score end både 8A og 8B.

Mulighed 8C opnår især en højere score inden for sikkerhed og økonomi.

Dette er baggrunden for, at agenturet har inkluderet mulighed 8C i sin udtalelse (dvs. agenturet overdrages ansvaret for at certificere og føre tilsyn med de enheder, der udøver luftfartstjenester i fire lande eller derover).

### 3. Konklusioner

Efter at have vurderet indvirkningerne af hver enkelt mulighed og sammenholdt dem med de specifikke mål for den foreslåede politik, for så vidt angår sikkerhed, økonomi, miljø og sociale forhold samt tilknytning til andre politikker, er det agenturets opfattelse, at udvidelsen af dets kompetencer til at omfatte sikkerhedsregulering af ATM/ANS-tjenester er berettiget, ikke mindst på grund af de sikkerhedsmæssige og økonomiske fordele.