

SZABÁLYOZÁSI HATÁSVIZSGÁLAT

AZ EASA RENDSZER LÉGIFORGALMI SZOLGÁLTATÁSOK ÉS LÉGINAVIGÁCIÓS SZOLGÁLATOK (ATM/ANS) SZABÁLYOZÁSÁRA VALÓ KITERJESZTÉSÉRŐL

TARTALOMJEGYZÉK

RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE	5
ÖSSZEFOGLALÓ	7
1. BEVEZETÉS ÉS ALKALMAZÁSI KÖR.....	11
1.1. HÁTTÉR	11
1.2. A HATÁSVIZSGÁLAT ISMÉTLŐDŐ FOLYAMATA.....	12
1.2.1 „Jobb szabályozás”	12
1.2.2. A probléma meghatározása.....	12
1.2.3 A Bizottság előzetes hatásvizsgálata.....	13
1.2.4 A Bizottság végleges hatásvizsgálata.....	14
1.2.5 A jelenlegi szabályozási hatásvizsgálat	14
2. SZABÁLYOZÁSI HATÁSVIZSGÁLAT.....	16
2.1. A HATÁSVIZSGÁLAT MÓDSZERE.....	16
2.1.1. Minőségi és mennyiségi értékelés	16
2.1.2. A vizsgálat módszertana.....	16
2.2 AZ ÉRINTETTEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓ.....	18
2.3. PROBLÉMAELEMZÉS	19
2.3.1 ATM/ANS biztonsági szint Európában.....	19
2.3.1.1 A biztonsági információk forrása	19
2.3.1.2 Biztonsági kultúra és jelentéstétel.....	19
2.3.1.3 Az ATM/ANS balesetek, váratlan események és esetek összesített száma.....	20
2.3.1.4 ATM/ANS balesetek, váratlan események, események és kapcsolódó kategóriák	22
2.3.1.5 Halálos áldozattal járó balesetek, amelyekben az ATM/ANS szerepet játszott	23
2.3.1.6 Kulcsfontosságú kockázatos területek	25
2.3.1.7 A közlekedésbiztonsági események költsége.....	26
2.3.2. A szabályozási keret	27
2.3.2.1 A globális szabályozási keret: ICAO.....	27
2.3.2.2. Szabályalkotás és szabványosítás Európában.....	28
2.3.2.3. Széttagolt szabályozási keret	29
2.3.3 Nemzeti szintű folyamatok.....	30
2.3.3.1 Az ESIMS által feltárt tíz leggyakoribb nem teljesítés	30
2.3.3.2. Az ATM/ANS közlekedésbiztonsági felügyeletére vonatkozó jelenlegi erőfeszítések	31
2.3.4 A fejlesztés által támasztott kihívások	31
2.3.5. Következtetések és az EU beavatkozásának indoklása	31
2.4. CÉLKITŰZÉSEK ÉS MUTATÓK	32
2.4.1. Célkítűzések	32
2.4.2. Általános célkítűzések	32
2.4.3. Konkrét célkítűzések	33
2.4.4. Operatív célkítűzések	34
2.4.5. Mutatók	35
2.5. RENDELKEZÉSRE ÁLLÓ LEHETŐSÉGEK	39
2.5.1. Előzetes hatásvizsgálat elvégzésének lehetősége	39
2.5.2. Az e szabályozási hatásvizsgálatban mérlegelt lehetőségek.	39
2.6 AZ EASA KOMPETENCIA ATM/ANS BIZTONSÁGI SZABÁLYOZÁSRA TÖRTÉNŐ KITERJESZTÉSÉNEK LEGJOBB MÓDSZERE	43
2.6.1 Alternatív lehetőségek.....	43

2.6.2. Célcsoport és az érintett szervezetek száma	43
2.6.2.1 Illetékes hatóságok.....	43
2.6.2.2 ATM/ANS szolgáltatók	44
2.6.2.3 Egyéb, több szolgáltatást is nyújtó szolgáltatók	46
2.6.2.4 Tervező, gyártó és karbantartó szervezetek	47
2.6.2.5 Képző szervezetek és az orvosi vizsgálatokat végzők	49
2.6.2.6. Az érintett szervezetek összefoglalása	49
2.6.3 A biztonsággal kapcsolatos hatás	51
2.6.4 Gazdasági hatás.....	55
2.6.4.1. Az Ügynökség által elvégzendő szabványosítási vizsgálatok	56
2.6.4.2 A biztonsági és minőségirányítási rendszer "horizontális" szabályozása..	57
2.6.4.3 A karbantartó szervezetek felügyelete	58
2.6.4.4 Harmadik ország légi járművén használt repülőelektronika megfelelőségének ellenőrzése	59
2.6.4.5 Kárköltések.....	60
2.6.4.6 Az Ügynökség által végzett biztonsági elemzés és szabályalkotás	60
2.6.4.7 A gazdasági hatás összefoglalása	60
2.6.5. Környezeti hatás	62
2.6.6 Társadalmi hatás.....	62
2.6.6.1 Illetékes hatóságok.....	62
2.6.6.2 Ágazat	62
2.6.6.3 Az EUROCONTROL és az Ügynökség	62
2.6.6.4 A társadalmi hatás összefoglalása	64
2.6.7 A jelenlegi EASA hatókörön kívül eső egyéb közösségi követelményekre gyakorolt hatás	64
2.6.7.1 "Új megközelítés"	64
2.6.7.2 Légi fuvarozók engedélyezése	65
2.6.7.3 Az egyéb közösségi követelményekre gyakorolt hatás összefoglalása	66
2.6.8 Többszempontú elemzés (MCA) és a javasolt lehetőség	66
2.7 ÜZEMELTETÉSI KONCEPCIÓ	67
2.7.1 Alternatív lehetőségek.....	67
2.7.2 Célcsoport és az érintett szervezetek száma	68
2.7.2.1 Különböző szerepek	68
2.7.2.2 Illetékes hatóságok.....	69
2.7.2.3 Konceptiófejlesztők	69
2.7.2.4 ATSP szolgáltatók	70
2.7.2.5 Az érintett szervezetek összefoglalása	71
2.7.3 A biztonsággal kapcsolatos hatás	71
2.7.4. Gazdasági hatás	76
2.7.5 Környezeti hatás	79
2.7.6 Társadalmi hatás.....	79
2.7.7 A jelenlegi EASA hatókörön kívül eső egyéb közösségi követelményekre gyakorolt hatás	79
2.7.8 Többszempontú elemzés (MCA) és a javasolt lehetőség	81
2.8 LÉGIFORGALMIÁRAMLÁS-SZERVEZÉS (ATFM)	81
2.8.1 Alternatív lehetőségek.....	81
2.8.2 Célcsoport és az érintett szervezetek száma	82
2.8.2.1 Illetékes hatóságok.....	82
2.8.2.2 ATFM szolgáltatók.....	82
2.8.2.3 Légi műveletekben részt vevő további érintettek	82
2.8.2.4 A légi közlekedés további érintettjei	83
2.8.2.5 Az érintett szervezetek összefoglalása	83
2.8.3 A biztonsággal kapcsolatos hatás	83
2.8.4 Gazdasági hatás.....	86
2.8.5 Környezeti hatás	87
2.8.6 Társadalmi hatás.....	87

2.8.7 A jelenlegi EASA hatókörön kívül eső egyéb közösségi követelményekre gyakorolt hatás	88
2.8.8 Többszemponú elemzés (MCA) és a javasolt lehetőség	88
2.9 LÉGTÉRGAZDÁLKODÁS (ASM)	88
2.9.1 Alternatív lehetőségek.....	88
2.9.2 Célcsoport és az érintett szervezetek száma	89
2.9.3 A biztonsággal kapcsolatos hatás	90
2.9.4 Gazdasági hatás.....	91
2.9.5 Környezeti hatás	93
2.9.6 Társadalmi hatás	93
2.9.7 A jelenlegi EASA hatókörön kívül eső egyéb közösségi követelményekre gyakorolt hatás	93
2.9.8 Többszemponú elemzés (MCA) és a javasolt lehetőség	93
2.10 KIS- ÉS KÖZÉPVÁLLALKOZÁSOK	94
2.10.1 Alternatív lehetőségek.....	94
2.10.2. Célcsoport és az érintett szervezetek száma	94
2.10.3 A biztonsággal kapcsolatos hatás	95
2.10.4 Gazdasági hatás	96
2.10.5 Környezeti hatás.....	98
2.10.6 Társadalmi hatás	98
2.10.7 A jelenlegi EASA hatókörön kívül eső egyéb közösségi követelményekre gyakorolt hatás	98
2.10.8 Többszemponú elemzés (MCA) és a javasolt lehetőség.....	99
2.11 PÁNEURÓPAI ANSP SZOLGÁLTATÓK TANÚSÍTÁSA	99
2.11.1 Alternatív lehetőségek.....	99
2.11.2 Célcsoport és az érintett szervezetek száma	99
2.11.3 A biztonsággal kapcsolatos hatás	100
2.11.4 Gazdasági hatás	101
2.11.5 Környezeti hatás.....	102
2.11.6 Társadalmi hatás	102
2.11.7 A jelenlegi EASA hatókörön kívül eső egyéb közösségi követelményekre gyakorolt hatás	102
2.11.8 Többszemponú elemzés (MCA) és a javasolt lehetőség.....	104
3. KÖVETKEZTETÉSEK	104

Rövidítések jegyzéke

ACC	Körzeti irányító központ
AIB	Légi balesetek kivizsgálásával foglalkozó szerv
AFIS	Repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat
AMC	A megfelelés elfogadható eszközei
ANS	Léginavigációs szolgálatok
ANSP	Léginavigációs szolgáltató
AOC	Légi üzemeltetői engedély
ASM	Légtérgazdálkodás
AST	Éves biztonsági sablon
ATC	Légiforgalom-irányítás
ATCO	Légiforgalom-irányító
ATFM	Légiforgalmiáramlás-szervezés
ATM	Légiforgalom-szervezés
ATS	Légiforgalmi szolgáltatások
ATSP	Légiforgalmi szolgáltató
CFIT	Légi jármű irányított földnek ütközése
CFMU	Központi áramlásszervező egység
CoO	Üzemeltetési koncepció
CRD	Észrevételekre adott válaszokat tartalmazó dokumentum
CS	Típusalkalmassági előírás
CTR	Repülőtér körülvéő ellenőrzött légtér rész
DOA	Tervező szervezetek jóváhagyása
EASA	Európai Repülésbiztonsági Ügynökség
EC	Európai Bizottság
ECAC	Európai Polgári Repülési Konferencia
EGNOS	Európai Geostacionárius és Navigációs Átfedési Szolgáltatás
ERs	Alapvető követelmények
ESARR	Az EUROCONTROL által kidolgozott biztonsági és interoperabilitási szabványok és eljárások
ESIMS	Az ESARR megvalósításának ellenőrzése és támogatása
EU	Európai Unió
FAB	Funkcionális légtér blokk
FIR	Repülési információs régió
FMP	Áramlásszervezői beosztás
FTE	Teljes munkaidőre átszámított foglalkoztatás
FUA	A légtér rugalmas használata
GSA	GNSS Felügyelő Hatóság
GNSS	Globális navigációs műholdrendszer
HLG	Magas szintű csoport

HST	Nagysebességű vonat
ICAO	Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet
ICASC	Légtér-szabványügyi és kalibrációs nemzetközi bizottság
ICB	Ágazati konzultációs testület
IFR	Műszeres repülési szabályok
IRs	Végrehajtási szabályok
IS-SG	Szolgálatközi irányítócsoport
JAMC	Közös (polgári-katonai) légtérgazdálkodási cella
LCIP	Helyi konvergencia- és végrehajtási tervek
MCA	Többszempon্তু elemzés
MS	Tagállam
NAA/NSA	Nemzeti (vagy polgári) légügyi hatóság/felügyelő hatóság
NPA	Javasolt módosításra vonatkozó értesítés
OPS	Műveletek
POA	Gyártó szervezetek jóváhagyása
QMS	Minőségirányítási rendszer
RIA	Szabályozási hatásvizsgálat
RNAV	Területi navigáció
RVSM	Csökkentett megengedett legkisebb függőleges térköztartási távolságok
SARPs	Szabványok és ajánlott gyakorlatok
SES	Egységes európai égbolt
SESAR	Az egységes európai égbolt légiforgalom-irányítására vonatkozó kutatás
SJU	A SESAR megvalósítása érdekében alapított közös vállalkozás
SME	Kis-/középvállalkozás
SMS	Biztonsági rendszer
SRC	Biztonsági Szabályozó Bizottság
TSA	Ideiglenesen elkülönített területek
TWR	Torony
UAS	Pilóta nélküli repülőgép rendszerek
UIR	Magaslégtéri (repülés-)tájékoztató körzet
VLJ	Ultrakönnyű sugárhajtású repülőgép

Összefoglaló

A szabályozási hatásvizsgálat célja, hogy európai szemszögből értékelje az alaprendeletnek¹ a légiforgalmi szolgáltatásokra és léginavigációs szolgálatokra (ATM/ANS) történő kiterjesztésének lehetséges következményeit.

A jelen szabályozási hatásvizsgálat a Bizottság szolgálatainak kezdeményezésére 2005-ben elvégzett előzetes hatásvizsgálatra épül. A vizsgálatot az Ügynökség ügyvezető igazgatója által az Ügynökség szabályalkotási eljárása 5.3 pontjában foglalt rendelkezések megvalósítása érdekében kiadott módszertan szerint végezte el az Ügynökség.

Az érintettekkel széles körű konzultációk folytak, és az NPA 2007-16 dokumentum kapcsán tőlük beérkezett 1860 válasz belekerült az Ügynökség által 2008. március 18-án kiadott CRD 2007-16 dokumentumba.

A szabályozási hatásvizsgálat alátámasztja az Ügynökségnek azt a véleményét, amely szerint az EASA rendszert² a következőkre kell felhasználni:

- Az ATM és az ANS biztonságának javítása, amelyek a következő két évtized alatt évente körülbelül 18 balesetet (amelyek 1/3-a halálos kimenetelű) és összesen hozzávetőleg 90 000 váratlan eseményt okozhatnak;
- Az ATM/ANS szolgáltatásokkal összefüggő balesetek és váratlan események miatt az EU 27 tagállamában + 4 államban³ várhatóan felmerülő, és 680 millió euró/év nagyságrendűre becsült költségek csökkentése;
- A polgári repülés közlekedésbiztonsági szabályozása kapcsán a teljes rendszerszemléletű megközelítés megvalósítása;
- Egy olyan erős szabályozási keretrendszer létrehozása az EU 27 + 4 keretein belül, amely egyértelműen elkülönül a szolgáltatások nyújtásától, valamint a szabályozás és az állami beavatkozás egyéb formáitól;
- A páneurópai SESAR projekt támogatása egy, a fejlesztések követésére képes egyedüli biztonsági szabályozó kijelölésével, valamint mindezek megvalósításának megkönnyítése a tanúsítási módszerek korai megjelölésével;
- A váratlan események és az ATM esetek jelentési gyakoriságának javítása uniós szinten.

Megnevezésre kerültek az általános, a konkrét és az üzemeltetési célkitűzések. Ebben a szabályozási hatásvizsgálatban a konkrét célkitűzésekkel összefüggő eredménymutatókat alkalmaztuk.

Az NPA 2007-16 dokumentumra kapott észrevételek alapján az Ügynökség szükségesnek érezte annak felmérését, hogy milyen hatásokkal jár alaprendeletének kibővítése, összehasonlítva azzal a megoldással, hogy közlekedésbiztonsági szabályozási szerepkörét a SES keretrendszerbe ágyazzák be.

Azonosította azokat az NPA 2007-16 dokumentumban szereplő kérdéseket is, amelyekkel kapcsolatban a végső következtetések levonása előtt szabályozási hatásvizsgálatra volt szükség:

¹ A polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 79., 2008.3.19., 1. o.).

² Az EASA "rendszer" az Ügynökség és a tagállamok illetékes légügyi hatóságainak a jogalkotó által számukra kijelölt szabályozói feladatok elvégzéséhez kapcsolódó kiegészítő funkcióit öleli fel.

³ Az EU 27 tagállama mellett Izland, Liechtenstein, Norvégia és Svájc is része az "EASA rendszernek".

- 1. kérdés, amely arra vonatkozott, hogy az üzemeltetési koncepciókra vonatkozó döntések meghozatala kormányzati vagy légiforgalmi-szolgáltatói feladat-e;
- 3. kérdés, amely arra vonatkozott, hogy az ASM és ATFM feladatokat szabályozási vagy szolgáltatási jellegűeknek kell-e tekinteni;
- 6. kérdés, amely arra vonatkozott, hogy bizonyos szolgáltatások nyújtását bizonyítványhoz kell-e kötni;
- 8. kérdés, amely arra vonatkozott, hogy a páneurópai ATM/ANS szolgáltatók tanúsítását az Ügynökségnek kell-e elvégezni, és amennyiben igen, milyen kritériumok alapján kell megállapítani a szolgáltatás páneurópai jellegét.

Az egyes elemzendő pontokhoz alternatív lehetőségeket dolgoztak ki. Ezeket a lehetőségeket megvizsgáltuk a biztonság, a gazdasági, környezeti, társadalmi hatás és az egyéb vonatkozó közösségi szabályozásokkal való kapcsolat szempontjából. Ezt követően ezeket egy többszemponútú elemzés szerint, relatív „súlyozott pontszámok” alkalmazásával összevetettük.

E hatásvizsgálatok eredménye alapján az Ügynökség a kiadott véleményében úgy döntött, hogy:

- a 0B lehetőséget választja (lásd a 2.6. pontot), ami az alaprendelet alkalmazási körének kibővítését jelenti, szemben az Ügynökség szerepkörének a SES jogszabályokba való integrálásával, mivel közlekedésbiztonsági szempontból az előbbi megoldás pontszámai körülbelül kétszer jobbak voltak az utóbbiánál (ugyanakkor a gazdaságosság teljes egészét tekintve ez a legkisebb költségű megoldás). Társadalmi hatása rendkívül korlátozott és egyszerűen mérsékelhető az érintett FTE állomány Ügynökséghez történő átirányításával. Végül, de nem utolsósorban, ez az egyedüli megoldás, amely biztosítani tudja a szabályozás közlekedésbiztonsági és egyéb vonatkozásainak elkülönítését;
- elveti az 1A és az 1B lehetőséget (lásd a 2.7. pontot), és ezért azt javasolja, hogy ne kerüljenek bele az alaprendeletbe az "általános" üzemeltetési koncepció közlekedésbiztonsági szabályozására vonatkozó rendelkezések. Ez semmilyen szempontból sem fogja megakadályozni, hogy a SESAR megvalósítása érdekében alapított közös vállalkozás és az Ügynökség szabályozási szempontból is megfelelő megállapodásokat kössön a SESAR biztonsági eredményeinek érvényesítésében való részvétel érdekében;
- az 1C lehetőséget választja, amely a "specifikus" üzemeltetési koncepciót (amely a légtérhasználókra és a szolgáltatókra egyaránt kötelezettségeket ró) szabályozási tevékenységnek tekinti, függetlenül attól, hogy azt uniós vagy nemzeti szinten végzik-e el. Ez a lehetőség a fentieket a szolgáltatás részének tekintő 1D opció pontszámának kétszeresét érte el. Ez a megoldás valóban sokkal jobb közlekedésbiztonsági eredményeket mutat, nem jár további költségekkel, minimalizálja az Ügynökség tevékenységi körén kívül eső egyéb légiközlekedési jogalkotásra gyakorolt hatást, valamint semleges a környezetvédelmi és a társadalmi hatásokat illetően;
- a 3C lehetőséget választja (lásd a 2.8 pontot), amely a központi ATFM feladatokat szabályozási jellegűeknek, a helyi/regionális ATFM feladatokat pedig üzemeltetési jellegűeknek tekinti, mivel ez a lehetőség biztosítja a legnagyobb pozitív biztonsági hatást, a legalacsonyabb költségeket és vitathatatlanul összhangban van a belső piacon folytatott tisztességes verseny elveivel és szabályaival;
- javasolja a 3D lehetőséget (lásd a 2.9 pontot), amely az uniós vagy nemzeti szintű ASM feladatokat mindig – a stratégiai, a taktikai fázist megelőző és taktikai fázisban is – szabályozási funkciónak tekinti, mivel ez a lehetőség közlekedésbiztonsági és gazdasági (nulla további költség) szempontból is jobb pontszámot kapott a másik két alternatívánál, ugyanakkor az Ügynökség

hatáskörén kívül eső jelenlegi jogszabályokkal is összhangban van; mindez azonban nem fogja megakadályozni azt, hogy az államok, amennyiben azt akarják, helyi szinten átadhassák az ASM funkciókat az ANSP szolgáltatóknak;

- a 6B lehetőséget választja (lásd a 2.10 pontot), ami azt jelenti, hogy az AFIS (vagy előtérkezési) szolgáltatást kínáló kis- és középvállalkozásoknak arányos közös szabályok hatálya alá kell esniük, és be kell jelenteniük, hogy milyen képességekkel rendelkeznek, mivel ez a lehetőség négyszer akkora pontszámot kapott, mint az alternatívái, különös tekintettel a gazdasági hatékonyságra és az egyéb közösségi jogszabályokhoz fűződő kapcsolatra;
- a 8C lehetőséget választja (lásd a 2.11 pontot), amely szerint a négy vagy annál több államban szolgáltatásokat nyújtó ANSP szolgáltatókat az Ügynökség fogja felügyelni, mivel ez a lehetőség globálisan körülbelül kétszer olyan nagy pontszámot kapott és így gazdasági tekintetben jobbnak bizonyult a többi alternatívánál, és közlekedésbiztonsági szempontból is ez a legjobb.

A fenti javaslatok sok érintett álláspontjával összhangban vannak, mivel széles körű konzultációk (lásd a 2.2 pontot), továbbá különösen az NPA 2007-16 dokumentumhoz beérkezett 1860 észrevétel és a kapcsolódó CRD-re kapott 100 válasz eredményeként jöttek létre.

A hat kiválasztott lehetőség együttes hatását az alábbi táblázatban foglaltuk össze:

Hatás		Kiválasztott lehetőségek						ÖSSZESEN	
		0B	1C	3C	3D	6B	8B		
Típusa	Mértékegység	Alapr. kiterj.	Ált. üzem. konc.* nincs; Spec. üzem. konc. szab.	Közp. ATFM állami; helyi szabályozott	ASM szab.	"önálló bej." a KKV-k részéről	EASA általi tényl. telj. ért.		
Biztonsági	Súlyozott pontszám	9	7.4	7	7.5	7.2	9	47.1	
Környezeti	Súlyozott pontszám	0	0	0	0	1	0	1	
Gazdasági	Az Ügynökség szempontjából	ezer EUR/év	3,150	0	15	0	0	600	3,765
	ÖSSZESEN	ezer EUR/év	- 17,139	0	0	0	- 265.8	600	- 16,805
Társadalmi	Ügynökség	Munkahelyek	21	0	0	0	0	0	21
	ECTL**		- 10	0	0	0	0	0	- 10
	Hatóságok		- 8	0	0	0	0	0	- 8
	Összes állami		3	0	0	0	0	0	3

	szektorra eső rész								
	Összes magánszektorra eső rész		0	0	0	0	0	0	0
	ÖSSZESEN		3	0	0	0	0	0	3
Más uniós jogszabályra vonatkozó	Súlyozott pontszám	3	1.33	3	3	3	2.2	15.53	

* Üzemeltetési koncepció

** EUROCONTROL

A kiválasztott lehetőségek közül egyiknek sincs biztonsági szempontból káros hatása. Sőt ellenkezőleg, a megfelelő alternatívákkal összehasonlítva mindegyik a legjobb pontszámot érte el a biztonság tekintetében.

Az EASA rendszer kompetenciáinak kibővítése az ATM/ANS biztonsági szabályozásával éves szinten várhatóan 1 815 000 eurós nagyságrendű többletköltséget jelent az Ügynökség számára, az érintettek részére pedig 17 millió euró/év nagyságrendű megtakarítást, ami nemcsak a közlekedésbiztonság minimális (mindössze 1%-osra becsült) javulásából, hanem elsősorban a folyamatok ésszerűsítéséből és a szabályozási keretrendszer rendszertelenségeinek megszüntetéséből adódik.

A javasolt szabályzatnak ezenkívül a környezetvédelem hatékonyságának kis mértékű javulását is el kell érnie.

A társadalmi hatásokat illetően a javasolt szabályzat jelentéktelen hatással fog járni. A már most is a SES kötelezettségek hatálya alá tartozó magánszektorra semmilyen társadalmi hatást nem gyakorol a javasolt szabályzat. A nemzeti hatóságoknál nyolc munkahellyel kevesebbre lesz szükség, azonban ezek a munkahelyek egyszerűen újra felhasználhatók az ANSP szolgáltatók jobb felügyelete érdekében. Nyolc munkahely vész el az EUROCONTROL-nál, amelyek azonban áthelyezhetők az Ügynökséghez. Az Ügynökségnél tizenhat új munkahely jön létre, ami az EUROCONTROL feladatok fokozatos átvételét is magában foglalja.

Végül a javasolt politika elősegítheti az ATM/ANS biztonsági szabályozásának megfelelőbb összehangolását nemcsak az alaprendelet más részeivel, hanem az "új megközelítés" elvével, valamint más légiközlekedési politikákkal és a belső piacra vonatkozó jogszabályokkal is. A szakértői csoport ajánlásaival összhangban az Ügynökség kompetenciája szigorúan a biztonsági szabályozásra korlátozódik, aminek hatásaként a SES rendszerrel kapcsolatos szerepek is jobban elkülönülnek egymástól.

E szabályozási hatásvizsgálat alapján úgy gondoljuk, hogy a közlekedésbiztonsági és gazdasági előnyök alapján indokolt az EASA rendszer kibővítése az ATM/ANS szolgáltatások biztonságával és légi/földi interoperabilitásával. A bővítés egyben az uniós légiközlekedési jogszabályok ésszerűsítését és következetesebbé tételét is lehetővé teszi.

1. Bevezetés és alkalmazási kör

1.1. Háttér

Az EUROCONTROL legutóbb közzétett hosszú távú előrejelzése⁴ szerint („C” forgatókönyv, azaz fenntartható gazdasági növekedés szigorúbb környezetvédelmi megszorítások mellett) várhatóan **tovább folytatódik** a légi forgalom **növekedése** a következő évtizedekben. A többi érintett is osztja ezt az általános tendenciával kapcsolatos véleményt. Bár a tudományos előrejelzések eltérnek a folyamatos növekedés konkrét számai és éves százalékos növekményei tekintetében, megfigyelhető, hogy 2003 és 2007 között Európában az átlagos éves növekedési ráta 5,4 % volt.

Az egységes európai égbolt megvalósításáról szóló bizottsági közlemény⁵ szerint a globális instabilitás energiapiacra gyakorolt hatása óriási üzemanyagár-emelkedést okozott, és ez a légitársaságokat teljesítményük gazdaságosságának további fokozására készítette, mivel ezek a társaságok egy jelentős mértékben liberalizált belső piacon működnek, ahol más közlekedési módokkal is versenyeznie kell. Ebben az összefüggésben a légitársaságok a léginavigációs szolgáltatások nyújtását és a repülési útvonalakat nevezték meg fő fejlesztési területként. Az ATM/ANS szolgáltatások jobb teljesítményére irányuló kérésük lett a változás elsődleges mozgatórugója.

Ugyanakkor a folytatólagos növekedés és a nagyobb gazdasági hatékonyság keresése együttesen várhatóan **új biztonsági kihívásokat** fog támasztani az alábbi 2.3.1 pontban leírtak szerint.

A légiforgalmi szolgáltatásokkal (ATM) és a léginavigációs szolgáltatásokkal (ANS) összefüggő közösségi kompetenciákat már korábban létrehozó "Egységes Európai Égbolt" kezdeményezésnek ténylegesen a kapacitás növelése és a biztonság javítása, és ugyanakkor a lehető legjobb gazdasági hatékonyság biztosítása adta a háttérét.⁶

A SESAR eredmények szintén folyamatos forgalomműveledést jeleznek, és alátámasztják azt, hogy egy összességében **háromszorosára növekvő légi forgalom**⁷ kezelésére képes új rendszer létrehozását kell megoldani, miközben csökkentett költségek mellett fent kell tartani legalább a jelenlegi szolgáltatási színvonalat a felhasználók számára. Ez az éves szinten jelenleg 10 millió műszeres repülési szabályok szerint végrehajtott európai repülés helyett durván 30 millió ilyen repülés kezelését jelenti.

Az EASA rendszer számára, amelyet úgy alakítottak ki, hogy versengő környezetben teljesítse az ágazat igényeit, a polgári repülés egységesen magas biztonsági szintjének biztosítása mellett a következő feladatokat jelölte ki a jogalkotó:

- a személyek és a szolgáltatások szabad mozgásának elősegítése;
- a költséghatékonyság előmozdítása a szabályozási és tanúsítási folyamatokban;
- egyenlő feltételek biztosítása a belső légiközlekedési piac összes szereplője számára.

A rendszernek ezért képesnek kell lennie arra, hogy legalább kétféle módon tudjon hozzájárulni a gazdasági hatékonyság javításához:

- A szabályozási és tanúsítási folyamatok erőforrásainak racionális felhasználása;
- A kapcsolódó biztonsági kockázatokkal, valamint a kapcsolódó tevékenység típusával és összetettségével arányos szabályok kidolgozása.

⁴ Az EUROCONTROL 2006 és 2025 közötti időszakra vonatkozó hosszú távú előrejelzése:

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

⁵ COM (2007) 845 végleges, 2007. december 20. - A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE - Első jelentés az egységes égboltra vonatkozó jogszabályok alkalmazásáról: Eredmények és további lépések

⁶ Az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 96., 2004.3.31., 1. o.).

⁷ D1 SESAR eredmény, 3.0-s verzió, 2006. július: <http://www.sesar-consortium.aero/deliv1.php>

1.2. A hatásvizsgálat ismétlődő folyamata

1.2.1 „Jobb szabályozás”

A "jobb szabályozás" elve szerint a Bizottságnak be kell mutatnia egy hatásvizsgálatot, amikor javaslatot terjeszt a jogalkotó elé. Ugyanez az elv érvényes az Ügynökségre, amelynek szintén el kell végeznie a szabályozási hatásvizsgálatot véleményének alátámasztására.

Az alábbi 1.2.2. alpontban kifejtett probléma-meghatározást követően megszerveztük a munkamegosztást annak érdekében, hogy csökkentjük a párhuzamos erőfeszítéseket. A Bizottság előzetes hatásvizsgálatot készített, és elvégezte az igazgatási költségekre vonatkozó vizsgálatot, valamint a végleges hatásvizsgálatot, amely utóbbi az Ügynökség kompetenciái kibővítésének szükségességét vizsgálta.

Azt követően megállapodás született arról, hogy az Ügynökség szabályozási hatásvizsgálatot készít arra vonatkozóan, "hogyan" lehet a repülőterekre vonatkozó kibővítést megvalósítani⁸, valamint a jelen dokumentumot, amely azt mutatja be, hogy ez a kibővítés "hogyan" terjedhet ki az ATM/ANS szolgáltatásokra is.

A könnyebb hivatkozás kedvéért az 1. fejezet alábbi alpontjai összefoglalják a Bizottság szolgálatai és az Ügynökség közötti együttműködés keretében elvégzett alapos és ismétlődő hatásvizsgálati munkát. Ennek során kiterjedt konzultáció folyt az érintettekkel.

1.2.2. A probléma meghatározása

Az európai kereskedelmi légi közlekedés biztonsága az 1970-es évek elejétől 1995-ig jelentősen javult (azaz a műszeres repülési szabályok szerint végrehajtott egymillió repülésre jutó áldozatok száma körülbelül 200-ról hozzávetőleg 10-re csökkent), ahogy azt az Ügynökség fentebb említett, repülőterekre vonatkozó szabályozási hatásvizsgálatában is kiemeltük. Azóta azonban az baleseti arány, a jelentős technológiai fejlesztések ellenére, majdnem változatlan maradt. Az ATM/ANS szolgáltatások esetében az új típusú igények (különösen a pilóta nélküli repülőgép rendszerek és az ultrakönnyű sugárhajtású repülőgépek), valamint a forgalom és a kereskedelmi nyomás növekedése valószínűsíthetően új kihívásokat fog támasztani.

Ezért a balesetek valószínűségének további csökkentése érdekében nem csak a technológia terén kell előrelépni, hanem a „biztonsági lánc” egyéb vonatkozásaival kapcsolatban is. A jelenlegi biztonsági teljesítmény egyértelműen a professzionális, kiemelkedő szakismeretekkel és biztonságtudatossággal rendelkező munkaerő közös erőfeszítésének eredménye. A kérdés azonban nemcsak az, hogyan lehet a jelenlegi biztonsági teljesítményt fenntartani, hanem az is, hogyan lehet a közeljövőben tovább javítani azt az új kihívásoknak való megfelelés céljából, ugyanakkor európai szinten optimalizálni az erőforrások felhasználását. Előre látható, hogy a biztonság további javulása erősen függ attól, hogy az érintettek egész Európában képesek lesznek-e hatékony és összehangolt módon egységes biztonsági rendszereket (SMS-eket) bevezetni. De az SMS csak egyike a szükséges eszközöknek. A biztonsági szabályozási folyamatokat ugyanúgy figyelembe kell venni, mint a különböző szervezetek közötti interfészeket és a légi közlekedés különböző területeire vonatkozó SMS követelmények konszolidációját. Ebben a vonatkozásban, bár az ICAO szabályok az egész világra kiterjedő nemzetközi szabályozási keretrendszer biztosítanak, e szabályok alkalmazása eltérő. Az ICAO ezenkívül számos ajánlást is kiad, amelyek nem kötelező érvényűek a szerződő államok számára. Így a jelen helyzetben egyértelmű eltérések mutatkoznak a tagállamok között az ATM/ANS terén, mivel a megvalósítás döntő része a tagállamok szintjén történik, erős központi felügyelet, illetve a létrejövő páneurópai ANSP szolgáltatók központi tanúsítása nélkül. Azokon a területeken is jelentős eltérés mutatkozik, ahol központi koordináció volt

⁸ http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/opinions/Translations/03_2007/RIA%20Opinion%203-2007.pdf

(pl. az ATM terén). Ebből adódóan a tanúsítás és a biztonság felügyelete kapcsán esetlegesen alkalmazott módszertanok nagymértékben különböznek az egyes tagállamok között. Az egyes tagállamok által hozzárendelt erőforrások is eltérőek. A jelen helyzet egy másik hátrányos eleme, hogy a légi közlekedés biztonságára vonatkozóan nincs egy általános "teljes rendszerszemléletű" megközelítés. A különböző területeket különböző szervezetek kezelik, ugyanakkor egyre szélesebb körben felismerik, hogy a légi közlekedés biztonságának érdekeit szolgálná egy holisztikus, következetes, a földi műveletek és a repülés minden szakaszára kiterjedő megközelítés bevezetése, amely integrálja az ATM és az ANS szolgáltatásokat, a repülőgépek berendezéseit, a légi és a repülőtéri műveleteket és a személyzet kompetenciáját.

Elsősorban a következő nagyobb problémákat kell megoldani az ATM/ANS szolgáltatásokkal kapcsolatban:

- a biztonsági szintek javítása a légi forgalomnak a következő évtizedekre előre jelzett folyamatos növekedése (azaz körülbelül évi +3%) küszöbén;
- új technikai megoldások biztonságos bevezetésének megkönnyítése;
- a biztonság szabályozásának "teljes rendszerszemléletű megközelítésének" bevezetése, amely magában foglalja a légi és a földi szegmenseket, valamint a légiforgalmi szolgálatokhoz (ATS) interfészen keresztül kapcsolódó műveleti feladatokat végző személyeket és szervezeteket is, figyelembe véve azok belső kapcsolatait;
- a különböző területeken szolgáltatásokat nyújtó szervezetek⁹, illetve a berendezések¹⁰ többszöri tanúsításának elkerülése;
- a jogi felelősség és a kapcsolódó kötelezettségek meghatározása, különösen az ANS "leválasztása" tekintetében¹¹, illetve a rendkívül összetett (pl. műholdas) rendszerek szolgáltatói esetében;
- a nem egységes repülésbiztonsági szabályozási keretrendszer "sokszínűségéből" adódó kérdések európai szinten történő megoldása, amint arra a Jacques Barrot alelnök által 2006-ban létrehozott magas szintű csoport is felhívta figyelmet¹².

1.2.3 A Bizottság előzetes hatásvizsgálata

Az előzetes hatásvizsgálatot 2005-ben végezte el a Bizottság által szerződött tanácsadó cég¹³. A tanulmány azt a következtetést vonta le, hogy valóban az Ügynökség hatáskörének kiterjesztése a leglogikusabb, leghatékonyabb és legeredményesebb választás. A tanácsadó cég véleménye szerint az EASA rendszer kiterjesztése jelentős biztonsági előnyökkel járna, különösen a „nem történik intézkedés” lehetőséggel összevetve.

A Bizottság által szerződött tanácsadó cég (azaz az ECORYS) felelősségére lebonyolított interjúk és kérdőívek eredményeinek felhasználására került sor az előzetes hatásvizsgálat során a különféle témákkal – például problémaelemzés, a hatások vizsgálata és a lehetőségek összevetése – kapcsolatban elvégzett elemzés fejlesztése és megalapozása céljából. A tanulmány fontosabb fejezeteinek mindegyike külön részben ismerteti az

⁹ Ilyen például a spanyol AENA vállalat, amely egyszerre repülőtér-üzemeltető (és így a jogalkotó által majdan elfogadott alaprendelet alapvető követelményeinek hatálya alá esik) és ANSP szolgáltató (amiből adódóan a léginnavigációs szolgáltatások ellátására vonatkozó "közös követelmények" megállapításáról szóló, 2005. december 20-i 2096/2005/EK bizottsági rendelet (HL L 335, 2005.12.31., 13. o.) hatálya alá esik).

¹⁰ Például az ATM légi komponenseként történő felhasználásra való alkalmasság ellenőrzése céljából, ami az EASA alaprendeletnek és az Európai Parlament és a Tanács 2004. március 10-i, az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról szóló 552/2004/EK rendelete 5. cikkének alkalmazási körébe tartozik (HL L 96, 2004.3.31., 26. o.).

¹¹ A léginnavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról szóló, 2004. március 10-i 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 7. cikkének (3) bekezdése (HL L 96., 2004.3.31., 10. o.).

¹² A magas szintű csoport zárójelentése a leendő európai légügyi szabályozási keretrendszeréről (2007. július): http://ec.europa.eu/transport/air_portal/hlg/doc/2007_07_03_hlg_final_report_en.pdf

¹³ http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/studies/doc/finalized/2005_09_15_atm_en.pdf

érdekeltek nézeteit. Továbbá az említett dokumentum B. melléklete tartalmazza a kérdőív eredményeinek részletes elemzését. Az érdekelteket az Ügynökség igazgatóságában való tagságuk révén, illetve a fontos nemzetközi szervezeteket képviselő ICB-n (ágazati konzultációs testület) belüli jelentős érdekeltként azonosították. Ezenkívül a léginavigációs szolgáltatók (ANSP) és a repülőtér üzemeltetők egy csoportjával is sor került konzultációra.

1.2.4 A Bizottság végleges hatásvizsgálata

Ezt követően a Bizottság szolgálatai 2008 márciusában kidolgozták az Ügynökség kompetenciáinak kibővítésére vonatkozó jogalkotási javaslatához csatolandó, és ugyancsak az Ügynökség kompetenciájának a repülőterekre és az ATM/ANS szolgáltatásokra való kiterjesztésének célszerűségére összpontosító végleges hatásvizsgálatot. Az eddig elvégzett munka, a Bizottság által tartott konzultációk eredménye, a magas szintű csoport ajánlásai, a Bizottságnak az egységes európai égbolt megvalósításáról szóló bizottsági közleménnyel kapcsolatban levont következtetései, valamint az Ügynökség munkája és konzultációi alapján a végleges hatásvizsgálat a kérdéssel kapcsolatosan pozitív eredménnyel zárult.

1.2.5 A jelenlegi szabályozási hatásvizsgálat

Az ATM és ANS szolgáltatásokkal kapcsolatos közösségi kompetencia már megvalósult a SES jogalkotási csomag elfogadásakor. Amint fentebb már említettük, az eddigi összes vizsgálat arra a következtetésre jutott, hogy még egy lépést kell tenni a polgári repülés közlekedésbiztonsági szabályozásának közösségi szintű racionalizálása terén, és ezt az Ügynökség kompetenciájának az ATM és ANS szolgáltatásokra történő kibővítésével lehet elérni. Az Ügynökség ez alapján úgy tekintette, hogy ezzel megszületett a válasz a "szükséges-e" kérdésre.

Továbbra is meg kellett vizsgálni azt a kérdést, hogy "hogyan" kellene ezt elvégezni ugyanolyan módon, ahogyan azt korábban az EASA rendszernek a repülőterek közlekedésbiztonsági szabályozására történő kiterjesztése kapcsán történt¹⁴. A jelen dokumentumnak ezért az a célja, hogy a fenti összefüggésben megvizsgálja¹⁵, hogy a lehetséges alternatív megoldások milyen hatásokkal járnának. Mivel az a szándék, hogy ennek során a lehető legnagyobb mértékben építsenek a SES keretrendszerben már megvalósított szabályozási folyamatokra, az Ügynökség úgy találta, hogy nem célszerű e folyamatok hatását vizsgálni, amikor az általa javasolt megközelítés nem tér el azoktól. Ellenkezőleg, szükségesnek érezte, hogy tovább vizsgálja e folyamatok lehetséges megváltoztatását, valamint néhány olyan kérdésnek a megvizsgálását, amelyeket a SES összefüggésében nem talált eléggé egyértelműnek. Ennek eredményeként a jelen szabályozási hatásvizsgálat a következő pontokra összpontosít:

Az Ügynökség kompetenciáját az alaprendelet módosításával vagy az egységes európai égbolt (SES) szabályzatán belül, az Ügynökség szerepkörét meghatározó rendelkezésekkel kell-e megvalósítani?¹⁶

Az üzemeltetési koncepciókra vonatkozó döntések meghozatala kormányzati vagy légiforgalmi-szolgáltatói feladat?

Szabályozási vagy szolgáltatási jellegűnek kell-e tekinteni az ASM-et és az ATFM-et?

El kell-e tekinteni a tanúsítástól bizonyos szolgáltatások nyújtása kapcsán?

¹⁴ Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség 3/2007 számú véleménye a polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló, 2002. július 15-i 1592/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek az Ügynökség hatáskörének a repülőterek biztonságának és interoperabilitásának szabályozására való kiterjesztése tekintetében történő módosításáról http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/opinions/Translations/03_2007/Opinion%203-2007.pdf

¹⁵ Itt nem szerepel az érintettek álláspontjának/válaszainak teljes körű elemzése, mivel azok összefoglalása már megjelent az Ügynökség webhelyén 2008. március 18-án közzétett, észrevételekre adott válaszokat tartalmazó dokumentumban (CRD 2007-16): http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/CRD-2007-16.pdf

¹⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 2004. március 10-i 549/2004/EK (a keretrendelet), 550/2004/EK (a léginavigációs-szolgálati rendelet), 551/2004/EK (a légtérrendelet) és 552/2004/EK (az átjárhatósági rendelet) rendelete (HL L 96., 2004.3.31., 1-42. o.).

A páneurópai ATM/ANS szolgáltatók tanúsítását az Ügynökségnek kell-e elvégezni, és amennyiben igen, milyen kritériumok alapján kell megállapítani a szolgáltatás páneurópai jellegét?

Összefoglalásul, a jelen szabályozási hatásvizsgálat az Ügynökség, a bizottsági szolgálatok és az EASA rendszer repülőterekre, ATM és ANS szolgáltatásokra történő lehetséges kiterjesztéséről tartott kiterjedt konzultációkba bevont nagyszámú érintett teljes együttműködésének keretében három éven keresztül folytatott ismétlődő folyamatot egészíti ki.

2. Szabályozási hatásvizsgálat

2.1. A hatásvizsgálat módszere

2.1.1. Minőségi és mennyiségi értékelés

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

A tanulmány mélységének arányban kell lennie a javaslat valószínű hatásával, ahogyan az a hatásvizsgálatra vonatkozó megfelelő bizottsági útmutatókban szerepel. Ezeket a hatásokat különböző szemszögből kell vizsgálni. Ezért ez a szabályozási hatásvizsgálat, amely a légiközlekedési ágazatot és különösen az ATM/ANS szolgáltatásokat érinti, főleg a következő pontokat veszi figyelembe a hatásvizsgálat tekintetében:

- biztonság;
- gazdaság;
- környezet;
- társadalom;
- és a jelenlegi EASA hatókörön kívüli, de a repüléshez ugyancsak közvetlen vagy közvetett módon kapcsolódó egyéb európai uniós jogszabályi követelményekre gyakorolt hatás.

Továbbá a fentebb felsorolt hatásokat minőségi és mennyiségi szempontból vizsgáltuk, amit a 1. táblázat mutat be:

Értékelés	H A T Á S					
	Biztonsági		Gazdaság	KÖRNY.	Társadalmi	Az egyéb légiközlekedési előírásokra gyakorolt hatás
	Múlt	Jövőbeni hatás				
Mennyiségi	X					
Hozzávetőleg es mennyiségi		X	X		X	
Minőségi		X	X	X	X	X

1. táblázat: Minőségi és mennyiségi hatásvizsgálat

A hatásvizsgálattal kapcsolatos mind az öt pontot egyenként áttekintjük az alábbi 2.6.–2.11. pontban.

2.1.2. A vizsgálat módszertana

A hatásvizsgálathoz alkalmazott módszertan 6 lépésből áll:

- a 2.3. pontban ismertetett problémaelemzés;
- a célkitűzések (általános, konkrét és operatív) és a mutatók meghatározása a 2.4. pontban bemutatottak szerint;

- a konzultáció alapján felmerült fontosabb kérdésekkel (azaz a SES jogi aktusokkal való viszony, üzemeltetési koncepció, légiforgalmiáramlás-szervezés - ATFM, légtérgazdálkodás - ASM, kis-/középvállalkozások, mint például a repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatok - AFIS, valamint a páneurópai ANSP-k tanúsítása) kapcsolatos választási lehetőségek meghatározása a 2.5. pontban;
- a célcsoport meghatározása és nagyságának felbecsülése;
- a 2.1.1. pontban felsorolt öt pontra vonatkozó minden egyes lehetőség hatásainak meghatározása és értékelése a legjelentősebb hatások megállapítása érdekében;
- meggyőző többszempontú elemzés (MCA).

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

Az általános célkitűzések főleg a konkrét célkitűzések meghatározásának alátámasztására szolgálnak a tervezett politika tekintetében. Az eredményül kapott, ezekkel a konkrét célkitűzésekkel korrelált jelzőszámokat szükség szerint fogjuk felhasználni a jelen szabályozási hatásvizsgálatban. Ezeket a mutatókat a későbbiekben az EASA rendszer teljesítményének rendszeres értékeléséhez is fel lehet használni. Ebben az összefüggésben a 2.4.5 pontban vannak meghatározva működési mutatók, amelyeket bár nem használunk a jelen szabályozási hatásvizsgálatban, a jövőben felhasználhatók lesznek a javasolt kezdeményezés előrehaladásának folyamatos méréséhez.

Miután minden egyes kérdés és kapcsolódó eljárási lehetőség vonatkozásában minden hatást meghatároztunk az említett konkrét célkitűzésekkel kapcsolatban, az eredményeket az alábbi 2.6.-2.11. pontban szereplő, bizonyító erejű alpontokban található hatásmátrixban összefoglalva mutatjuk be. Egy ilyen mátrix kidolgozására irányuló eljárás a többszempontú elemzés, amelyet a következő részletes lépéseken keresztül végeztünk el:

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

2.2 Az érintettekkel folytatott konzultáció

Eddig (a levelezésen és az informális cseréken kívül) az érintettekkel folytatott strukturált és ismétlődő konzultációra tizenkettő mechanizmuson keresztül került sor, ahogy azt az alábbi 2. táblázat összefoglalja:

Sz.	Felelős	Konzultációs időszak	Célcsoport	Mechanizmus	Eredmények
1	ECORYS	2005 közepe	70-nél több kiválasztott érintett	Kérdőívek	56 válasz érkezett be. A válaszok összefoglalása az ECORYS jelentésében
2	ECORYS	2005 közepe	25 legfontosabb érintett	Interjú	A válaszok összefoglalása az ECORYS jelentésében
3	EASA	2005. dec.	A nemzeti hatóságok tanácsadó csoportja (AGNA)	Az EASA éves szabályalkotási programjával kapcsolatos konzultáció	A BR.003 feladat jóváhagyva
4	EASA	2005. dec.	Biztonsági normákkal foglalkozó tanácsadó bizottság (SSCC)		A BR.003 feladat jóváhagyva
5	EASA	2005. dec.	AGNA	A BR.003 feladatra vonatkozó feladatmeghatározásokkal kapcsolatos konzultáció	Közzétett feladatmeghatározások
6	EASA	2005. dec.	SSCC		Közzétett feladatmeghatározások
7	EASA	2007. dec.	Nyilvánosság internetes konzultáción keresztül	NPA 2007-16	1860 észrevétel érkezett. CRD lett közzétéve.
8	EASA	2008. márc.	Nyilvánosság internetes konzultáción keresztül	CRD 2007-16	100 válasz érkezett be 18 érintettől. Ezeket figyelembe vettük a vélemény kialakításakor.
9	EC	2006 elejétől	Nemzeti felügyelő hatóságok	Részvétel az EUROCONTROL Biztonsági Szabályozó Bizottságának (SRC) ülésein	Állandó részvétel és tanácskozás az üléseken
10	EC	2007 elejétől	Nemzeti hatóságok	SES Bizottság	Folyamatos információnyújtás az értekezleteken
11	EASA	2007 óta	EGNOS és Galileo	Rendszeres részvétel a	Jobb összhang a GNSS Felügyelő

				GALCERT megbeszélések	hatósággal (GSA) és az Európai Űrügynökséggel (ESA)
12	EASA	2007 óta	IRIS (műholdas kommunikációs szolgáltatások)	Rendszeres részvétel a külső szakértők csoportjának megbeszélésein	Jobb összhang az Európai Űrügynökséggel (ESA)

2. táblázat: Konzultáció az érintettekkel

A Bizottság folyamatosan tájékoztatja az Egységes Égbolt Bizottságot (SSC), az említett ICB-t és az EUROCONTROL Biztonsági Szabályozó Bizottságot (SRC) az EASA rendszer kibővítésének előrehaladásáról.

Az Ügynökség a szabályalkotási eljárás rendelkezése szerint a saját részéről kétszer konzultált az AGNA-val és az SSCC-vel a BR.003 feladatnak a szabályalkotási programba történő beépítéséről, majd ezt követően a folyamatra vonatkozó részletes feladatmeghatározásokról. 2007-től kezdve az Ügynökség sok erőfeszítést tett annak érdekében is, hogy ne csak az illetékes hatóságokkal tartson kapcsolatot, hanem a rendkívül összetett, így például űrben telepített szegmenseket is magukba foglaló páneurópai rendszerek kulcsfontosságú érintettjeivel is. Ezek között az érintettek között volt a GNNS Felügyelő Hatóság (GSA) és az Európai Űrügynökség (ESA). Ez az erőfeszítés hozzájárult az NPA 2007-16 kapcsán kapott észrevételek mennyiségéhez és minőségéhez. A 2008. március 18-án közzétett CRD 2007-16 dokumentumban leírtak szerint több mint 1800 beérkezett észrevétel került elemzésre. Végül, a CRD-re is érkezett 100 válasz, amelyeket a vélemény elkészítése során szintén elemeztünk.

Végeredményben, és természetesen a rendelkezésre álló erőforrások keretei között, a "jobb szabályozás" elveinek megfelelően minden érintettnek többször is alkalma nyílt arra, hogy kifejezze álláspontját a Bizottság és az Ügynökség felé.

2.3. Problémaelemzés

2.3.1 ATM/ANS biztonsági szint Európában

2.3.1.1 A biztonsági információk forrása

Az EUROCONTROL Biztonsági Szabályozó Bizottság (SRC) minden évben közzétesz a világhálón egy éves biztonsági felülvizsgálatot. A jelen bekezdésben szereplő tényadatok elsődleges forrásaként e beszámoló 2007. évi kiadását¹⁷ használtuk, amely 2006-ig bezárólag tartalmaz adatokat.

2.3.1.2 Biztonsági kultúra és jelentéstétel

2006-ban az előző évi 21-hez képest 24 állam jelentett az AST¹⁸ jelentésében ATM-specifikus eseteket az EUROCONTROL-nak. Ez a szám az EUROCONTROL tagállamainak¹⁹

¹⁷ EUROCONTROL Biztonsági Szabályozó Bizottság - 2007. évi éves biztonsági beszámoló: http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/report/srcdoc43_e1.0_ri%20-%20EPR%20Final.pdf

¹⁸ Éves biztonsági sablon

¹⁹ Jelenleg 38, amelybe beletartoznak a következők: a 25 EU tagállam (kivéve Észtország és Lettország), 2 olyan állam, amely az EASA-hoz is társult (Norvégia és Svájc), az Európai Közös Légtér 6 állama (Albánia, Bosznia-Hercegovina, Horvátország, Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság, Montenegró és Szerbia) és további 5 ECAC állam (Örményország, Moldova, Monaco, Törökország és Ukrajna).

teljes számánál kisebb (körülbelül 63%), ami vagy a központ²⁰ ANSP biztonsági adatokhoz való hozzáféréseinek hiányából adódik, vagy egyszerűen abból, hogy nem gyűjtik az ilyen típusú eseteket. Ezenkívül a jelentett esetek teljes száma és az adatok minősége jelentős eltérést mutat az egyes államok között.

Ott, ahol az AST központok hozzáférnek az ANSP biztonsági adatokhoz és megfelelő jelentéstételi rendszert alkalmaznak, nagyszámú ATM-specifikus esetet jelentettek, bár ezek között magas volt azoknak a kisebb jelentőségű technikai jellegű eseményeknek az aránya, amelyek semmilyen hatással nem voltak a biztonságra. Mindazonáltal 2006-ban 5 állam jelentett 500-nál több ATM-specifikus eseményt, míg az ilyen eseményeket jelentő 24 államból 10 (azaz 42 %-uk) éves szinten kevesebb, mint 10 eseményt jelzett.

Az EUROCONTROL SRC éves jelentése kiemeli ezt a tényt, ami nagy eltéréseket jelez a szervezetek és a hatóságok jelentéstételi kultúrájában, és hangsúlyozza az uniós szintű hatékonyabb szabványosítás szükségességét.

Azt is megjegyzi, hogy az ATM során előforduló biztonsági események jelentéséről és vizsgálatáról szóló EUROCONTROL Biztonsági és Interoperabilitási Szabványok és Előírások (ESARR) 2²¹ 1.0-s kiadásának közzétételére 1999. november 12-én került sor, 2000. január 1-jei hatálybalépéssel, továbbá azt is, hogy hét év után a résztvevő államok mindössze 2/3-a küldött jelentést az EUROCONTROL részére. Ezt a kormányközi megállapodások lassú előrehaladása egyértelmű jelének tekintik.

A központok által az EUROCONTROL részére 2007-ben benyújtott és az ESARR 2, valamint a 2003/42/EK irányelv²² követelményeinek megfelelő jelentések azonban további előrelépést mutatnak egyes munkatársak által megvalósított biztonsági jelentésszolgálati kultúra terén. Mindazonáltal az említett SRC éves jelentés szerint továbbra is számos figyelmet igénylő probléma van, többek között a következők:

- Számos ECAC²³ államban hiányzik a "megfelelő kultúrájú" környezet az események jelentésével kapcsolatban, és bár globális, európai és nemzeti szinten folyamatosan foglalkoznak ezzel a rendkívül fontos kérdéssel, az előrehaladás továbbra is szánalmasan lassú.
- A biztonsági adatok gyűjtéséhez és elemzéséhez rendelt erőforrások és szakképzett munkatársak hiánya nemzeti szinten.

Az erőforrások hiányát az alábbi 2.3.3.2 pontban részletesebben tárgyaljuk. A "helyes kultúra" kérdését a jelen szabályozási hatásvizsgálatban nem vizsgáljuk tovább, mivel a jogalkotó a közelmúltban már konkrét rendelkezéseket fogadott el az információforrás védelmére vonatkozóan²⁴.

2.3.1.3 Az ATM/ANS balesetek, váratlan események és esetek összesített száma

Az Európában 2006-ban bekövetkezett balesetek teljes számára vonatkozó előzetes adatok (a 2250 kg-nál nagyobb megengedett maximális felszálló tömegű légi járművek esetében) a 2005. évi adatokhoz képest növekedést mutatnak (85-ről 96-ra). E balesetek kevesebb, mint 10 %-a járt halálos áldozattal. Ugyanakkor, az ATM/ANS (közvetlen vagy

²⁰ Ezt a tagállamok az ESARR 2 előírásainak megfelelően jelölik ki.

²¹ http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/deliverables/esarr2_awareness_package/esarr2e20ri.pdf

²² Az Európai Parlament és a Tanács 2003/42/EK irányelve (2003. június 13.) a polgári légi közlekedésben előforduló események jelentéséről (HL L 167., 2003.7.4., 23. o.).

²³ Európai Polgári Repülési Konferencia, amely jelenleg 42 államot sorol tagjai közé, köztük az EU 27 összes tagállamát.

²⁴ A már említett 2008. február 20-i 216/2008/EK alaprendelet 16. cikke.

közvetett) hozzájárulása a balesetek számához az említett 2007. évi SRC éves jelentés szerint alacsony maradt: a 96 baleset közül 6-ban volt szerepe (azaz körülbelül a balesetek 6 %-ában). A balesetekre vonatkozó jelentési arány (szemben a nem jelentett hasonló események becsült számával) 100 %-osnak tekinthető.

A nagy kockázatú, ATM szolgáltatásokkal összefüggő váratlan események száma valamelyest csökkent 2006-ban, de a teljes számuk továbbra is 600 körül van éves szinten. Optimista megközelítéssel ebben az esetben is feltételezzük, hogy a jelentési arány 100 %-os.

Az EUROCONTROL ezenkívül úgy becsüli, hogy a 2006-ban jelentett összesen 9600 ATM szolgáltatással kapcsolatos váratlan esemény (beleértve ebbe a kisebb fajsúlyú és így jelentős biztonsági kockázatot nem jelentő eseményeket is) az ilyen események tényleges számának mindössze 31 %-át fedi le. Ezért az Ügynökség úgy becsülte, hogy az ECAC tagállamaiban 2006-ban az ATM-hez kapcsolódó váratlan események teljes számának nagyságrendje körülbelül 30 000/10 millió műszeres repülési szabályok szerint végrehajtott repülés volt.

Az EUROCONTROL azt is rögzíti, hogy 2006-ra vonatkozóan 15 658 ATM-hez kapcsolódó eseményt²⁵ jelentettek. Az EUROCONTROL nem végez becslést az ilyen típusú események jelentésének arányára vonatkozóan. Az Ügynökség feltételezi, hogy ez a váratlan események körülbelül 30 %-át fedi le.

Az ECORYS által 2005-ben elvégzett előzetes tanulmány szerint az 1994-2004 között eltelt tíz éves időszakban Európában éves átlagban 3,9 olyan halálos kimenetelű kereskedelmi légi baleset következett be, amelyben ATM/ANS problémák is szerepet játszottak. Ha a biztonság további fokozása érdekében nem tennének semmit, azaz a baleseti arány a jelenlegi szinten maradna, akkor annak az lenne a következménye, hogy 2025-ig évente 6-8 olyan halálos áldozatokkal járó kereskedelmi légi baleset történe, amelynek okai között az ATM/ANS szolgáltatásokra visszavezethető ok is lenne.

A fenti 1.1 bekezdésben emlékeztettünk arra, hogy a SESAR az ECAC államok légiközlekedési volumenének háromszoros növekedéssel számol, azaz éves szinten a jelenlegi 10 millióval szemben 30 millió műszeres repülés szabályai szerint végzett repüléssel. Minden szakértő egyetért abban, hogy amennyiben semmit nem tesznek a közlekedésbiztonság növelése érdekében, a forgalom jelentős növekedése a közlekedésbiztonsági események számának emelkedéséhez fog vezetni. Néhányan úgy vélik, hogy mivel a forgalom növekedése sűrűbb idő- és a térkihasználáshoz vezet, a biztonsági események számának ezzel kapcsolatos növekedése esetleg nem lineáris, hanem ellenkezőleg, exponenciális (azaz sokkal jelentősebb) lesz. Az Ügynökség ugyanakkor megjegyzi, hogy az említett exponenciális növekedés mennyiségének megállapítása tekintetében egyelőre semmilyen konszenzus nincs. Ezért a következő, 3. táblázatban a közlekedésbiztonsági események számának rendkívül óvatos, lineáris növekedéséből indultunk ki:

Olyan közlekedés-biztonsági események, amelyekben az ATM/ANS (közvetlen vagy közvetett)	Az EUROCONTROL-nak 2006-ban bejelentve	Becsült jelentési arány	10 millió műszeres repülés/évre vonatkozóan becsült teljes eseményszám	Az eseményszám 30 millió műszeres repülés/évre vonatkozó lineáris extrapolációja
--	---	--------------------------------	---	---

²⁵ Meg kell jegyezni, hogy ebben a számban nagy arányban szerepelnek olyan kisebb jelentőségű műszaki események, amelyek a kockázatcsökkentési célból bevezetett megfelelő biztonsági intézkedések, például tartalék rendszerek vagy automatikus újrakonfigurálás meglétének köszönhetően semmilyen közlekedésbiztonsági hatással nem jártak.

szerepet játszik				
Halálos kimenetelű baleset	3.9 (ECORYS által jelentett)	100%	Nem áll rendelkezésre	6-8 (ECORYS által becsült)
Balesetek	6	100%	6	18
Kockázatot okozó váratlan események	600	100%	600	1,800
Váratlan események összesen	9,600	31%	30,000	90,000
ATM események	15,658	30%	50,000	150,000

3. táblázat: Az ATM/ANS szolgáltatásokkal összefüggő közlekedésbiztonsági események becsült teljes száma

2.3.1.4 ATM/ANS balesetek, váratlan események, események és kapcsolódó kategóriák

Az említett 2007. évi biztonsági jelentésben az EUROCONTROL SRC a leginkább jellemző baleseti/váratlan esemény kategóriákat is megvizsgálta. A balesetek között különösen a "**Földi ütközés**" kategória emelkedett ki; ebbe a kategóriába tartozott a 2006. évi balesetek 11 %-a. Azon belül a **Zavarok a kifutópályán** események a legkockázatosabbak. Az ECAC tagállamok 2006-ban 667 ilyen eseményt jelentettek, ami naponta majdnem 2 kifutópályán bekövetkezett zavart jelent. Ez az összesített szám a 6 %-os növekedést jelez 2006-ban a 2005-ös adatokhoz képest. Bár a legsúlyosabb zavarok száma általánosan csökkenő tendenciát mutat, az ilyen típusú események, a repülőterek áteresztőképességének várhatóan folytatódó növekedésének fényében is, folyamatos figyelmet és erőfeszítéseket kívánnak.

A "**Légi jármű irányított földnek ütközése (CFIT)**" kategória növekedést mutatott 2005 és 2006 között (az ide tartozó események száma 5-ről 7-re emelkedett). A CFIT továbbra is a második legjelentősebb kategória. Meg kell jegyezni, hogy általános célú légi forgalomban részt vevő, műszeres repülési képességgel is rendelkező légi járművek részvételével is bekövetkezhetnek CFIT események olyan kisebb repülőtereken, amelyek jelenleg gyakran nem biztosítanak vertikális rádió-navigációs jeleket. A "**Légi járművek irányított majdnem földbe ütközése**" kategóriába tartozó váratlan események teljes száma csökkent (2005-ben 31, 2006-ban 21 ilyen esemény volt). Ugyanakkor, a kockázatot jelentő váratlan események szintje most is majdnem ugyanolyan magas, mint 2005-ben volt (3 "A" súlyossági kategóriába sorolt esemény történt 2006-ban, míg 2005-ben 4 ilyen volt; "B" súlyossági kategóriájú eseményből 2006-ban és 2005-ben is 6-6 történt). Ezenkívül a magas kockázattal járó "légi járművek irányított majdnem földbe ütközése" események aránya is rendkívül magas.

A **Megengedett legkisebb térféltartási távolságok megsértése** kategóriába tartozó váratlan események teljes száma is kismértékű, (abszolút számokban) 2 %-os, illetve normalizált számokban kifejezve 6 %-os csökkenést mutat 2005-höz képest. Ez a csökkenés a megengedett legkisebb térféltartási távolságok magas kockázattal járó megsértésével kapcsolatos esetek számában is megjelent. Összességében ebbe a kategóriába egymillió repült órára vetítve továbbra is évenként körülbelül 100 eseményt tartozik.

A 2005. évi összesített számok jelentős növekedését követően (30 %) az **Illetéktelen behatolás a légtérbe kategóriára** vonatkozó 2006. évi előzetes adatok alacsonyabb, 4 %-os növekedést mutattak, ami összesen majdnem 1500 jelentett váratlan eseménynek felel meg. A nem jelentett események száma ennél sokkal magasabb lehet.

A **Légi jármű eltérése a légiforgalom-irányítás (ATC) engedélyeitől** kategória az adott engedélyektől való eltérések különböző formáit tartalmazza, beleértve ebbe a kijelölt repülési magasságtól, a kijelölt útvonaltól, a kijelölt időponttól, valamint, ahol az értelmezhető, a legalacsonyabb biztonságos magasságtól való eltérést is. Mindezen események összevonása magyarázza az ebbe a kategóriába tartozó váratlan események nagy számát, amely 2006-ban a forgalom növekedésének megfelelően, 5 %-kal emelkedett. Az ebbe a kategóriába tartozó jelentett események számának nagyságrendje 140/1 millió repült óra volt.

Ezenkívül az EUROCONTROL egyfajta "gyűjtő" kategóriát is alkalmazott, amelynek a **Légi jármű eltérése a vonatkozó ATM szabályoktól** elnevezést adta. Meg kell jegyeznünk, hogy a légi járműveknek a vonatkozó ATM szabályoktól való bizonyos eltérései olyan más kategóriákba is be lehetnek sorolva, amelyre jobban jellemzőek az esemény előfordulásának körülményei (ilyen pl. az Illetéktelen behatolás a légtérbe). Ebben a kategóriában azonban mind a 2006. évre vonatkozóan jelentett összesített szám (2370 esemény), mind a kockázattal járó események száma (43) is növekedett.

2.3.1.5 Halálos áldozattal járó balesetek, amelyekben az ATM/ANS szerepet játszott

Az ECAC 2000 utáni ATM stratégiája magas szintű közlekedésbiztonsági célkitűzést határozott meg: **"... A biztonsági szintek javítása annak biztosítása révén, hogy az ATM által okozott balesetek és súlyos vagy kockázattal járó váratlan események száma nem növekszik, és - ahol arra lehetőség van - csökken"**. Ahogy arra számítani lehet, az EUROCONTROL által jelentett balesetek száma évről-évre változik, de az általános tendencia azt mutatja, hogy ezek száma a folyamatosan növekvő forgalom mellett sem növekszik jelenleg. Így az ECAC biztonsági célkitűzése a halálos kimenetelű balesetek tekintetében jelenleg teljesül. **Ez különösen abban jelenik meg, hogy 2006 során nem jegyezték fel halálos áldozatokat követelő, ATM/ANS szolgáltatásokkal összefüggő baleseteket.**

Ugyanakkor az 1997-2006 közötti tíz éves időszakban legalább kilenc olyan halálos kimenetelű baleset történt az EU 27+4 állam területén, amelyben az ATM és esetleg az ANS (például az elégtelen navigációs szolgáltatások vagy a megfelelő időben/egyszerűen érthető formában rendelkezésre nem álló AIS információk miatt) közvetlen vagy közvetett szerepet játszott:

- 1997. július 30., ATR-42, Air Littoral, Olaszország: 1 halálos áldozat.
A légi jármű túl későn és túl gyorsan ért földet, ezért túlszaladt Firenze 23-as számú, 1650 méter hosszú kifutópályáján. Rossz helyre pozícionálták a kifutópályaküszöböt, és ennek következtében csak 1030 méter maradt a landolásra.
- 1997. december 17., Yakovlev 42, Aerosweet, Görögország: 70 halálos áldozat.
Egy ILS-rendszerrel végzett, elrontott megközelítés után a légi jármű azt az utasítást kapta, hogy emelkedjen magasabbra, repüljön tovább észak felé és tartsa a megadott magasságot a második kísérletig. A légi jármű ehelyett nyugat-délnyugati irányba tért ki, és a repülőtértől 71,8 km távolságban, 3300 láb tengerszint feletti magasságban hegynek ütközött.
- 1998. július 30., Beech 1900, Proteus Air, Franciaország: 14 halálos áldozat.
A légi jármű 2000 láb magasságban összeütközött egy Cessna 177 típusú repülőgéppel. A légi járművek előzőleg engedélyt kértek a repülési terv

módosítására, és arra, hogy 3000 láb alá, a légiforgalom-irányítás által nem ellenőrzött légtérbe süllyedjenek, és átrepüljenek a Norway' luxushajó fölött. A légi járművek nem ugyanazt a frekvenciát használták, és feltehetően mindkét gép személyzetének figyelmét lekötötte az utasszállító hajó.

- 1999. február 25., Dornier 328, Minerva Airlines, Olaszország: 4 halálos áldozat.
A jelentések szerint a légi jármű erős hátszélben "későn és nagy sebességgel" ért földet a genovai 29-es kifutópályán. A kifutópálya végéhez közeledve a pilóta a jelek szerint megpróbálta a légi járművet elfordítani az egyik oldalra, de nem járt sikerrel. A légi jármű ezt követően leszaladt a kifutópálya betonjáról és a Golfo di Genova vizébe esett.
- 1999. december 11., British Aerospace ATP, SATA Air Açores, Portugália (Azori-szigetek): 35 halálos áldozat.
Ütközben szórványos zivatarfelhőkből álló frontfelhőzettel, felhőszakadással, turbulenciával és erős délnyugati széllel szembesült a személyzet, ezért úgy döntöttek, hogy megváltoztatják a repülési tervet, és olyan útvonalat választottak, amelynek során a Pico és Sao Jorge szigetek közötti csatorna fölött lejjebb ereszkedtek annak érdekében, hogy keresszezzék a 250 fokos szögben adó hortai VOR adó sugárirányú jelét. A hortai torony először engedélyezte, hogy a légi jármű az FL 100-as repülési magasságon repüljön. A személyzet ezután engedélyt kért arra, hogy 5000 lábra ereszkedjen, amit meg is kapott azzal a kiegészítő utasítással, hogy maradjon folyamatos látótávolságban a Pico szigettől. Az ereszkedés alatt heves esőt és turbulenciát jelentettek. Az ereszkedés megkezdését követő hetedik percben a légi jármű az IMC területén, a Sao Jorge szigeten található Pico da Esperanza északi domboldalába ütközött. A földközelség-jelző rendszer (GPWS) 17 másodperccel a becsapódás előtt riasztotta a személyzetet;
- 2000. május 25., Ütközés a Charles De Gaulle repülőtér (Franciaország) kifutópályáján²⁶: 1 halálos áldozat.
A baleset valószínűsíthető elsődleges oka elsősorban az volt, hogy a légiforgalom-irányító tévesen értelmezte az egyik légi jármű pozícióját, amelyet az adott körülmények és a munkamódszerek is megerősítettek, és emiatt engedélyezte egy Shorts légi járműnek, hogy kiguruljon a kifutópályára. Másodlagos oka pedig a légiforgalom-irányításnál alkalmazott rendszeres ellenőrző eljárások elégtelensége volt, amely lehetetlenné tette a hiba kijavítását;
- 2001. október 08., Ütközés a Linate repülőtéren (Olaszország)²⁷: 114 halálos áldozat.
A vizsgálat arra a következtetésre jutott, hogy a baleset közvetlen oka az volt, hogy egy Cessna repülőgép tévedt az aktív kifutópályára. A nyilvánvalóan figyelembe veendő tényező az, hogy a Cessna személyzetének emberi tényezőkkel összefüggő tevékenységét (amelyre rossz látási viszonyok között került sor) azon forgatókönyv fényében kell mérlegelni, amely lehetővé tette az események olyan alakulását, amely a halálos kimenetelű ütközéshez vezetett. Az is ugyanígy kijelenthető, hogy a milánói Linate repülőtéren alkalmazott rendszer nem volt felkészítve a félreértések kiküszöbölésére, nemhogy - többek között - a nem megfelelő eljárások és a durva emberi hibák kizárására.
- 2001. november 24., British Aerospace 146, Crossair, Svájc: 24 halálos áldozat.
A légi jármű 2001. november 24-én, 20:01 UTC-kor szállt fel a berlini Tegel repülőtérről a zürichi menetrendszerinti járat gépeként. Eseménytelen repülés után a légi jármű 20:58 UTC-kor engedélyt kapott a zürichi repülőtér 28-as kifutópályának VOR/DME rendszerrel történő megközelítésére. A balesetet

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

²⁷ <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=20000525-0>

szenvedett légi jármű előtt egy Embraer EMB 145 típusú repülőgép (járatszám: CRX 3891) szállt le a zürichi repülőtér 28-as kifutópályáján. A személyzete arról tájékoztatta az irányítótoronyt, hogy az időjárási viszonyok az elfogadható minimumhoz közeli értékre csökkentek az adott kifutópályánál. A CRX 3597-es járat 21:00 UTC-kor bejelentkezett a repülőtér forgalomirányítási frekvenciáján. Amikor a légi jármű 21:06-kor elérte a 2390 láb magasságon lévő legkisebb megengedett süllyedési magasságot, a gép parancsnoka megemlítette a másodpilótának, hogy határozottan látja a földfelszínt, és folytatta a süllyedést. Nem sokkal ezt követően a légi jármű fák csúcsának ütközött, majd a földre csapódott.

- 2002. július 01., Légi ütközés (Überlingen felett)²⁸: 71 halálos áldozat. A baleset okaiként, többek között, a következőket nevezték meg:
 - Az ATC nem észlelte időben a térköztartás küszöbön álló megsértését. A TU154M típusú légi járműnek adott süllyedési utasítás kiadásának időpontjában már nem lehetett biztosítani a B757-200 típusú géptől való előírt térköztartást.
 - A TU154M személyzete követte az ATC süllyedésre vonatkozó utasítását, és azután is folytatta azt, hogy a TCAS rendszer emelkedést javasolt. Ezt a manővert a generált TCAS RA (döntési tanács) ellenében hajtották végre.
 - Az ACAS/TCAS II teljes légiközlekedési rendszerbe történő integrálása elégtelen volt, és nem felelt meg minden ponton a rendszer filozófiájának.
 - Az ICAO által közzétett, ACAS/TCAS rendszerekre vonatkozó szabályzatok, és ennek következtében a nemzeti légügyi hatóságok szabályzatai, a TCAS rendszer gyártójának és az üzemeltetők üzemeltetési és eljárásrendi utasításai nem voltak szabványosítva, valamint befejezetlenek és részben ellentmondásosak voltak.
 - A légiforgalmi szolgáltató vezetése és minőségbiztosítási rendszere nem biztosította, hogy éjszaka minden bekapcsolt munkaállomás mellett folyamatosan legyen légiforgalom-irányító.
 - A légiforgalmi szolgáltató vezetése és minőségbiztosítása éveken keresztül eltúrte, hogy az éjszakai alacsony forgalmú időszakban csak egy légiforgalom-irányító dolgozzon, míg a másik pihent.

A 2006-ban bekövetkezett hét CFIT baleset közül ötnek volt halálos áldozata. Bár az ATM nem volt közvetlen vagy közvetett okozati tényező, az EUROCONTROL nem biztosított olyan adatot, amelyből arra lehetne következtetni, hogy megfelelő ANS megléte hozzájárult volna-e e balesetek elkerüléséhez.

2.3.1.6 Kulcsfontosságú kockázatú területek

Összefoglalásul az EUROCONTROL SRC az alábbi kulcsfontosságú kockázatú területeket sorolja fel az említett 2007. évi biztonsági jelentésben:

- **Földi ütközések** és különösen **Zavarok a kifutópályán;**
- **Illetéktelen behatolás a légtérbe;**
- **Légi járművek irányított földnek ütközése (CFIT)**, illetve majdnem földnek ütközése (Near CFIT), amelyek között a kockázattal járó ("A" vagy "B" súlyossági kategóriába sorolt) váratlan események aránya a CFIT események összességéhez viszonyítva rendkívül magas (2006-ban 43 % volt szemben a 2005. évi 32 %-kal) és tovább emelkedik. Összehasonlításként, a kockázattal járó váratlan események aránya a megengedett legkisebb térköztartási távolságok megsértése terén körülbelül 20 %-os, a kifutópályán előforduló zavarok esetén pedig 10 %-os;
- **Légi jármű eltérése a légiforgalom-irányítás (ATC) engedélyeitől;**

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

- **Repülési szintek tévesztése (level bust);**
- **A repülőtéri ATS szintje.**

Az utóbbival kapcsolatban, és különösen annak másodlagos repülőterek környezetére vonatkozóan, az SRC már 2005-ben aggályát fejezte ki az államok között meglévő légtér-besorolási különbségek és az egyes légtér-kategóriákban nyújtott ATS szolgáltatások eltérő szintjei miatt. Az EUROCONTROL említett 2007. évi jelentése arra a következtetésre jutott, hogy az ATS szolgáltatások biztosítása és a kereskedelmi repülőjáratok légiforgalmi irányítás által ellenőrzött légtérének meghatározása kapcsán nincs egységes megközelítés. Ezért az SRC szerint szabályozási lépéseket kell tenni, különösen erre a kulcsfontosságú kockázatú területre vonatkozóan.

Ezért a fentiek alapján az Ügynökség a következő következtetésekre jutott:

- Teljes rendszerszemléletű megközelítésre van szükség az ATM/ANS biztonságának javítása érdekében;
- Az ATM szolgáltatások mellett az ANS szolgáltatásokra is érdemes figyelmet fordítani;
- A balesetek (vagy halálos áldozattal járó balesetek) teljes száma annyira alacsony, hogy a biztonsági mutatók hiteles vizsgálata érdekében a váratlan események jelentésének rendszerét kell javítani, és egy teljes rendszerre kiterjedő, központosított elemzést kell végezni.

2.3.1.7 A közlekedésbiztonsági események költsége

A legrosszabb ATM-vonatkozású baleset két rendkívül nagy légi jármű nagy erejű ütközése során következhet be, amely mindkét légi jármű javíthatatlan sérülésével és akár több, mint 500 emberi áldozattal járhat²⁹.

Egy emberi élet értékének meghatározása erkölcsi szempontból nézve rendkívül vitatható koncepció. Ugyanakkor biztosítási költségek tekintetében a vonatkozó irodalom³⁰ alapján ebben a dokumentumban 1 millió eurós nagyságrendűnek tekintjük. Egy legalább egy nagyméretű kereskedelmi légi járművet érintő ATM/ANS balesetnek könnyen lehet akár 50 áldozata is. Így ezen áldozatok összköltsége 50 millió euróra becsülhető.

2008. március 30-án számos használt légi járművet kínáltak eladásra a weben. A modern, viszonylag nagyméretű üzleti célú sugárhajtású repülőgépeket 15-34 millió amerikai dollár nagyságrendben kínálták³¹, azaz átlagban egy ilyen repülőgép maradványértéke 20 millió euró körüli. Ennek alapján a nagyméretű kereskedelmi utasszállító repülőgépek maradványértékét legalább 100 millió euróra (rendkívül nagyméretű repülőgépek, például egy B-747 esetében, ennek az összegnek a kétszeresére) becsülhetjük.

Így egy két B-747 repülőgépet érintő baleset, a javíthatatlan sérüléseket szenvedő gépek vonatkozásában $200 + 200 = 400$ millió eurós költséget jelent. Továbbá 500×1 millió euró = 500 millió euró az emberi áldozatok után. Az összköltség akár 900 millió eurós nagyságrendű is lehet, feltéve, hogy földön lévő harmadik felet nem ért kár. Ugyanakkor az ilyen típusú balesetek valószínűsége (csak egyszer fordult elő a repülés történetében) rendkívül alacsonynak bizonyult, ezért helytelen lenne e szabályozási hatásvizsgálat alábbi pontjaiban ilyen óriási költséggel számolnunk.

Egy átlagos balesetben (amelyben az ATM vagy az ANS közvetett vagy közvetlen módon érintett) valószínűsíthetően javíthatatlanul sérül egy kereskedelmi sugárhajtású forgalmi repülőgép szerkezete (100 millió euró körüli

²⁹ <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=20000525-0>

³⁰ http://www.law.harvard.edu/programs/olin_center/papers/pdf/422.pdf

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

maradványérték) és 50 halálos áldozattal kell számolni, így a teljes költség körülbelül 150 millió euró lesz. A feltételezések szerint öt ATM/ANS szolgáltatással összefüggő baleset közül egy (azaz 20 %) ebbe a kategóriába esik.

A fennmaradó 80 %-kal kapcsolatban megfigyelhető, hogy az EU 27+4 államban a gurulás során leggyakrabban előforduló biztonsági események a rögzített tárgyaknak vagy földi berendezéseknek való ütközések. Az ATM nagy valószínűséggel szerepet játszik az ilyen eseményekben.

Az ilyen **repülőtéri események, bár általában sem emberi életet nem követelnek, sem javíthatatlan kárt nem okoznak a repülőgép szerkezetében, ugyancsak jelentős költségekkel járnak.** A repülésbiztonság fejlesztésével foglalkozó alapítvány³² (Flight Safety Foundation, FSF: egy független nemzetközi non-profit szervezet) által 2003-ban indított, földi balesetek megelőzésére szolgáló (GAP) program által biztosított adatok szerint még a kisebb váratlan események is jelentős javítási költségekkel, továbbá, a menetrend felborítása és a légi jármű javítással összefüggő földön maradása kapcsán még magasabb költségekkel járnak, amelyek nagyságrendje nemzetközi szinten évente 10 milliárd amerikai dollárt tesz ki, ami azt jelenti, hogy az egy balesetre vagy váratlan eseményre vetített átlagos költség 370 000 amerikai dollár. Az ATM balesetekbe azok az események is beletartoznak, amelyek a gurulópályákon történő gurulás során következnek be. Az FSF becslésekben a betonkifutón parkoló légi járműveket ért kisebb (és ebből adódóan kisebb költséggel és gyorsabban javítható) sérülések is szerepelnek. Ebből adódóan az FSF által becsült értékeknek ebben a szabályozási hatásvizsgálatban történő felhasználása a költségek alábecsléséhez és nem a felülbecsléséhez vezethet. Feltéve, hogy 1 euró = 1,35 amerikai dollár (2006-ban), **egyetlen ilyen esemény hozzávetőleg körülbelül 270 000 euróba kerülhet. Itt feltételezzük, hogy az ilyen események az ATM/ANS szolgáltatásokkal összefüggő balesetek 80 %-át teszik ki.**

Egyetlen ATM/ANS szolgáltatással összefüggő baleset átlagos költsége a következő nagyságrendűre becsülhető:

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

Ha a közlekedésbiztonság javítása érdekében semmilyen intézkedés nem történik, a fenti 2.3.1.3 bekezdésben szereplő, az ATM/ANS szolgáltatásokkal összefüggő balesetek lehetséges jövőbeli számát 18-ra lehet becsülni.

Ebben az esetben az ATM/ANS szolgáltatásokkal összefüggő európai balesetek költsége az elkövetkező két évtizedben átlagosan $18 \times 37,77 = 680$ millió euró/év lehet.

2.3.2. A szabályozási keret

2.3.2.1 A globális szabályozási keret: ICAO

Az ICAO keretrendszerre vonatkozóan az Ügynökség 03/2007. véleményéhez³³ csatolt szabályozási hatásvizsgálatban megfogalmazott megfontolások érvényesek. Összefoglalva, az ICAO mellékletekre és azok nemzeti szintű jogi átültetésére épülő rendszer a következő főbb hiányosságokkal bír:

- nincsenek nemzetközi szintű jogilag kötelező szabályok;

³² http://www.flightsafety.org/gap_home

³³ http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/opinions/Translations/03_2007/RIA%20Opinion%203-2007.pdf

- a szabályok gyakran csak azt határozzák meg, hogy „mit” kell tenni, de sem azt, hogy „kinek” (azaz valamely szervezetet), sem azt, „hogyan” (pl. az illetékes hatóságok által végrehajtandó típusalkalmassági vizsgálatot és felügyeletet);
- párhuzamos jogi átültetési eljárásokra van szükség minden egyes szerződő államban, amelyeket eredendően a sokféleség, az eltérő ütemtervek és munka többszöri elvégzése jellemez.

2.3.2.2. Szabályalkotás és szabványosítás Európában

A SESAR D1 eredménye³⁴ szerint, bár megtörtént az egész Európára kiterjedő közlekedésbiztonsági szabályzatok és teljesítmény-bejelentési rendszer felállítása, annak megvalósítása következetlenül és nagyon lassan folyik. Az ilyen magatartás elfogadhatatlan. A folyamatot átláthatóvá kell tenni a végfelhasználók általi tudatos mérlegelés céljából. A jelenlegi vezetési és végrehajtási módszer képtelen arra rábírnival az államokat, hogy bevezessék ezeket a szabályzatokat. Ezen változtatni kell, és létre kell hozni egy olyan szervezeti és irányítási struktúrával rendelkező egyedüli intézményi rendszert, amely megfelelő jogkörrel rendelkezik ahhoz, hogy koherens és következetes módon végrehajtsa azt. A közlekedésbiztonsági teljesítmény szintjének növelése nélkül a kapacitás sem nőhet.

Az EUROCONTROL SRC korábban már említett 2007. évi biztonsági jelentése hozzáteszi, hogy a másodlagos repülőterek környezetében biztosított ATS szolgáltatási szintet az SRC 2005. évi, a kereskedelmi fuvarozók általi megnövekedett használat, a tagállamok között a légtérbesorolás terén megfigyelhető eltérések és a nyújtott légiforgalom-irányító szolgáltatások szintje kapcsán kifejezett aggályai nyomán már megnövelték.

AZ SRC kidolgozott egy kérdőívet a megfelelő információk megszerzése céljából, amely a kereskedelmi légi szolgáltatók által használt légtér besorolására, valamint a részükre nyújtott ATS szolgáltatások típusaira összpontosít. A kérdőív eredménye a következő volt:

... nincs egységes módszer arra, hogy a kereskedelmi járatok részére ATS szolgáltatásokat biztosítsanak és ellenőrzött légteret hozzanak létre...

Ezért az SRC, a nemzeti szinten megvalósított lépéseken túl egész Európára kiterjedő harmonizációt javasolt az AFIS szolgáltatás alkalmazását illetően.

Még inkább az ESARR megvalósításának ellenőrzése és támogatása (ESIMS) programnak köszönhetően, az EUROCONTROL megjegyezte (2007. évi biztonsági jelentés), hogy néhány "általános" jellegű eredményt talált a kontinensen előfordult események jelentős részénél. Ezek az "általános eredmények" azt jelzik, hogy van néhány olyan páneurópai kérdés, amelyek európai szintű megoldást igényelnek. Ilyenek többek között a következők:

- az ATFM és az ASM közlekedésbiztonsági felügyeletének hiánya;
- néhány ESARR rendelkezés megvalósításának hiánya;
- határokon átnyúló helyzetekkel kapcsolatos közlekedésbiztonsági felügyelet megosztására vonatkozó megállapodások hiánya;
- a rendszerek megváltoztatásának gyenge közlekedésbiztonsági felügyelete;
- az 552/2004/EK rendelet által előírt, az ANSP szolgáltatók által készített EK rendszertanúsítási nyilatkozatok NSA-k általi átvételére és ellenőrzésére szolgáló előírások hiánya;
- a SES szabályzatokat megsértő tanúsított szolgáltatókkal szembeni végrehajtási intézkedések hiánya;

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

- a repülés más területein széles körben elterjedt "közlekedésbiztonsági irányelvek" koncepció (amelynek mintájául a légi alkalmasság irányelv szolgált) gyenge megvalósítása;
- a SES tanúsítási szabályok hatóköre és alkalmazhatósága tisztázásának szükségessége a légi járműveknek információt biztosító kisebb szervezetek esetében, különösen annak szükségessége, hogy vegyék figyelembe a szolgáltatások komplexitásának a FIS kategórián belüli nagymértékben eltérő szintjeit.

A jelenlegi európai közlekedésbiztonsági szabályozási keretrendszerrel kapcsolatos további megfontolásokat az Ügynökség már bemutatta a 03/2007. véleményhez csatolt, már említett szabályozási hatásvizsgálatban, amely arra a következtetésre jutott, hogy a jelenlegi kormányközi légi szervezetek által elfogadott és közzétett szabályok, szabványok és követelmények nem alkalmazandók azonnal hatállyal, amennyiben nincsenek nemzeti szinten jogilag átültetve, valamint az adott szervezeteknek nincs jogkörük tanúsítványok kiadására, illetve a szabványok tagjaikkal való betartatására.

2.3.2.3. Széttagolt szabályozási keret

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

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

A SESAR e keret kidolgozásának támogatásához és a változások sikeres végrehajtásának biztosításához három fő ajánlást határozott meg:

- az Európai Uniónak és az uniós tagállamoknak európai szinten biztonsági szabályozó hatóságot kell kijelölniük, amely a változáskezelés tekintetében szabályozási kapcsolódási pontként is működik, és együttműködik a legkésőbb SESAR meghatározási szakaszának végére létrehozandó SESAR JU-val;
- a kijelölt európai biztonsági szabályozó hatóságnak ki kell dolgoznia a változáskezelésre vonatkozó (felülvizsgálati) eljárást, valamint adott esetben módosításokat kell javasolnia az európai polgári repülési jogszabály és a meglévő biztonsági szabályozási előírások és rendelkezések tekintetében;

Ugyanígy az alelnök, Jacques Barrot által 2006 végén létrehozott magas szintű szakértői csoport a 2007 júliusában kiadott záró jelentésében foglalt 1. ajánlásban azt állítja, hogy a széttagoltság jelenti a legfőbb akadályt az európai légiközlekedési rendszer teljesítményének javítása tekintetében. Mivel ez a probléma csak európai szinten kezelhető, a szakértői csoport azt ajánlotta, hogy meg kell erősíteni az Európai Közösség szerepét és a közösségi módszert, ami az egyedüli eszköz az európai légi közlekedésre vonatkozó szabályozási program létrehozására. Ennek az uniós és más szabályozási folyamatok közötti átfedéseket is meg kell szüntetnie, önálló struktúrát biztosítva a szabályozás és a szolgáltatásnyújtás számára, valamint garantálva azt, hogy a közlekedésbiztonsági szabályozási tevékenységeket más szabályozási formáktól (pl. gazdasági vagy pénzügyi) függetlenül hajtják végre. Még ennél is világosabban a magas szintű szakértői csoport a 6. ajánlásában azt javasolta, hogy az EUROCONTROL a szükséges összeurópai funkciókra, az ATM-hálózat tervezésére, valamint – az Európai Bizottság és a tagállamok kérésére – a szabályozás támogatására helyezze a hangsúlyt, míg a biztonsági szabályozással kapcsolatos tevékenységeket adja át az Ügynökségnek.

Végül a szakértői csoport a 8. ajánlásában arra kérte a Bizottságot, hogy hatalmazza fel az Ügynökséget mint egyetlen uniós szervet a repülésbiztonsági szabályozásra, beleértve a repülőtereket és az ATM-t is.

Az Európai Bizottság elfogadta a magas szintű szakértői csoport által kidolgozott következtetéseket, és bejelentett egy 2008-ban közzéteendő repülésügyi jogalkotási javaslatcsomagot, amelynek az a célja, hogy megoldja többek között a közlekedésbiztonsági keretrendszer uniós szinten tapasztalható széttagoltságát³⁵.

Összefoglalva, a jelenleg széttagolt közlekedésbiztonsági szabályozási keretrendszerből és a kormányközi megközelítés jogi hiányosságaiból eredő problémákat az érintettek, a SESAR és a szakértői csoport sürgős orvoslást igénylő feladatként nevezte meg. Az Európában alkalmazott ATM szabályok egységességének hiányát is olyan tényezőként ismerte el az EUROCONTROL SRC, ami az európai AT/ANS rendszer teljes gazdasági és közlekedésbiztonsági teljesítményére kihat. Ezért a Bizottság már bejelentette azt a szándékát, hogy kezdeményezi e problémák megoldásának kidolgozását és megvalósítását.

2.3.3 Nemzeti szintű folyamatok

2.3.3.1 Az ESIMS által feltárt tíz leggyakoribb nem teljesítés

Ugyanazon SRC jelentés alapján a ESIMS auditok során 2006-ig feltárt tíz leggyakoribb nem teljesítést a 4. táblázat mutatja be:

Azonosító	Nem teljesített követelmény	NEM teljesítő államok %-os aránya
RLMK0240	Kockázatértékelési és -csökkentési szabályok	90
ESIM0030	SMS megvalósításának ANSP szolgáltatók általi ellenőrzése	90
ESIM0020	Az ESARR 2 megvalósításának ellenőrzése	90
PERS0340	Az ATM/ANS mérnöki személyzetére vonatkozó munkavédelmi szabályok	90
FRAM0430	Nemzeti szintű biztonsági mutatók	80
ESIM0050	Az mérnöki személyzetre vonatkozó ESARR 5 megvalósításának ellenőrzése	80
RES0160	Közlekedésbiztonsági javaslatok, illetve intézkedések	80
PERS0350	A mérnöki személyzet munkavédelmi felügyelete	80
PERS0360	Alvállalkozók (pl. karbantartó szervezetek) felügyelete	70
PERS0280	Az légiforgalom-irányítók kompetenciájának felmérésére használt eljárások auditja	70
ESIM0040	A légiforgalom-irányítókra vonatkozó ESARR 5 megvalósításának ellenőrzése	70
ESIM0010	Az ESARR 1 megvalósításának ellenőrzése	70
RLMK0220	ATM-specifikus események jelentése	70

4. táblázat: Az ATM/ANS szolgáltatásokkal összefüggő közlekedésbiztonsági események becsült teljes száma

³⁵ COM (2007) 845 végleges, 2007. december 20.: Első jelentés az egységes égboltra vonatkozó jogszabályok alkalmazásáról: Eredmények és további lépések.

2.3.3.2. Az ATM/ANS közlekedésbiztonsági felügyeletére vonatkozó jelenlegi erőfeszítések

Ezenkívül az SRC megjegyezte, hogy számos államban továbbra is komoly hiány van a közlekedésbiztonsági szabályozási feladatok ellátására alkalmas megfelelő képesítésű személyzetből. Ez az illetékes hatóságokat jobban sújtja, mint az ANSP szolgáltatókat, mivel számos hatóságnak problémát jelent annak a költségvetésnek az előteremtése, amely biztosítani tudná, hogy vonzó díjazást és karrierlehetőségeket kínáljanak a potenciális jelentkezőknek. Ezt a problémát esetleg megoldhatná, ha az államok határozottabb lépéseket tennének az erősebb és hiteles nemzeti légügyi/felügyeleti hatóságokat felállítása érdekében. Másfelől az Ügynökség megjegyzi, hogy az erőforrások EU vagy alrégió szintű összevonása az ATM/ANS növekvő komplexitásának fényében is logikusabb válasz lehet a kevés rendelkezésre álló erőforrás optimális kihasználására.

A jelen szabályozási hatásvizsgálat céljából azonban feltételezzük, hogy mivel a szabályalkotás már központosítva lett a SES rendszeren keresztül, nincs szükség olyan feladatátadás hatásának vizsgálatára, amelyre a múltban került sor.

Mivel az Ügynökség nem fogja azt javasolni, hogy a tanúsítási feladatok nagy részét ő kapja meg, nem szükséges részletes becslést készíteni az ATM/ANS szolgáltatások tanúsítására és felügyeletére nemzeti szinten alkalmazandó FTE-k számáról, mivel ezeknek változatlanoknak kell maradniuk.

2.3.4 A fejlesztés által támasztott kihívások

A növekvő forgalom és az új technológiák/koncepciók együttes hatása számos, potenciálisan jelentős közlekedésbiztonsági kihívást fog támasztani a SESAR ideje alatt. Ezek korántsem teljes listáján megtalálhatók a következők:

- az új tagállamok (EU 10+2) viszonylatában lebonyolított forgalom növekedése, ami összetettebb közlekedési mintákhoz vezet, mivel a kelet-nyugati útvonalak keresztezik a hagyományos észak-déli útvonalakat;
- az EU-n belüli járatok arányának ebből következő növekedése;
- az RNAV navigációs alkalmazások kiterjedt használata a felső légtérben, ami összetettebb közlekedési mintákhoz vezet;
- a jelentős légiközlekedési csomópontként működő repülőterek telítettsége és a körülöttük található rendkívül sűrű terminálterületek összeolvadása;
- regionális repülőterek fejlesztése, amely növeli a közepes/alacsony magasságon folyó közlekedés összetettségét;
- az általános légi közlekedés folyamatos növekedése és az ultrakönnyű sugárhajtású repülőgépek (VLJ) megjelenése, ami növeli az alacsony magasságon folyó forgalom összetettségét és sűrűségét;
- a levegő-föld adatkapcsolatok megnövekedett használata;
- az EGNOS-ra alapuló műszeres megközelítést alkalmazó eljárások üzemszerű használatának megindulása, ami a kisebb repülőterek használatának lehetőségét is javítja;
- műszeres eljárások helikopterek számára;
- pilóta nélküli repülőgép rendszerek (UAS) integrálása az el nem különített légtérben.

2.3.5. Következtetések és az EU beavatkozásának indoklása

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

- az ATM és az ANS biztonságának javítása, amelyek évente körülbelül 18 balesetet (amelyek 1/3-a halálos kimenetelű) okozhatnak;

- az EU-ban bekövetkező ATM/ANS szolgáltatással kapcsolatos balesetekkel és váratlan eseményekkel járó költségek csökkentése, amelyek évi 680 millió euró (2006) nagyságrendűre becsülhetők;
- törekvés egy következetes és egységes szabályozási keret kialakítására, amely világosan elkülönül a szolgáltatásnyújtástól, valamint a szabályozás vagy állami beavatkozás egyéb formáitól;
- egy erős szabályozási keretrendszer felállítása, amely biztosítja a polgári repülés biztonságának teljes rendszerszemléletű megközelítését;
- a SESAR projekt támogatása egyetlen olyan közlekedésbiztonsági szabályozó megnevezésével, amely a projekt eredmények biztonsági érvényesítésének és tanúsításának előre jelzésével meg tudja könnyíteni a projekt korai és zökkenőmentes megvalósítását;
- a váratlan események és az ATM esetek jelentésének és elemzésének javítása uniós szinten.

2.4. Célkitűzések és mutatók

2.4.1. Célkitűzések

Az EASA-rendszer ATM/ANS szolgáltatásokra tervezett kiterjesztése célkitűzéseinek azokat a problémákat kell érinteniük, amelyek a közlekedésbiztonsági szabályozás jelenlegi szervezésével, valamint azzal kapcsolatosak, hogy nincs egységesség az illetékes hatóságok által végrehajtandó közlekedésbiztonsági felügyelet és megfelelő jelentéstétel tekintetében.

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

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

Az EASA hatáskörének az ATM és ANS szolgáltatásokra történő kiterjesztésére vonatkozó célkitűzéseket és mutatókat a következő 2.4.2.–2.4.5. pont ismerteti.

2.4.2. Általános célkitűzések

Az Európai Bizottságnak a bizottsági munkadokumentumban és az éves politikai stratégiában³⁶ ismertetett, nagyjából a „lisszaboni stratégiára” épülő általános társadalmi célkitűzései, amelyek a következők:

- Európa elindítása a *gazdasági fellendülés* útján, amely a tisztességes versenyen alapuló belső piac kiépítésén kívül a közlekedési rendszer nagyobb hatékonyságát és eredményességét is magában foglalja
- Európa *szolidaritás* iránti elkötelezettségének megerősítése, ami magában foglalja azt, hogy az EU 27 + 4 állam területén a polgárok számára azonos szintű védelem biztosított

³⁶ lásd: http://europa.eu.int/comm/atwork/programmes/index_en.htm

- A polgárok védelmének megerősítése biztonsági és közlekedésbiztonsági szempontból
- E célkitűzések kivetítése és előmozdítása az EU határain kívül azáltal, hogy nemzetközi szinten nagyobb befolyást érünk el.

2.4.3. Konkrét célkitűzések

A konkrét célkitűzések meghatározott légiközlekedési célokhoz kapcsolódnak, amelyeket más kezdeményezések is támogatnak, például az egységes európai égbolt kialakítása és az EASA rendszer felállítása. Ezek a konkrét célkitűzések részletesebben meghatározhatók a magas szintű szakértői csoport jelentésében szereplő tíz ajánlásból, és az alábbi 5. táblázatban is összefoglaljuk ezeket.

Kivonat a szakértői csoport ajánlásaiból			Kapcsolódó konkrét célkitűzés
Sz.	Cím	A kérdés szövege	
1	Az EU mint az európai repülésszabályozás mozgatórugója	A széttagoltság jelenti a legfőbb korlátot az európai légiközlekedési rendszer teljesítményének kibontakozása előtt. Mivel ezt a problémát csak az EU szintjén lehet megoldani, az uniós és más szabályozási folyamatok közötti átfedések megszüntetésével, a szabályozás és a szolgáltatásnyújtás önálló struktúrájának biztosításával, valamint a közlekedésbiztonsági szabályozási tevékenységek más szabályozási formáktól független végrehajtásának garantálásával meg kell erősíteni a Közösség szerepét és a közösségi módszert, mint az európai repülésszabályozás egyedüli eszközét.	<ul style="list-style-type: none"> • A biztonsági szabályozási folyamatok átfedéseinek megszüntetése • A közlekedésbiztonsági szabályozási tevékenységek számára más szabályozási vagy állami beavatkozási formától független struktúrák biztosítása
2	Nagyobb ágazati felelősség	Nagyobb felelősség adása az ágazatnak, a belső piac liberalizálásával összhangban. Az ágazat szisztematikusabb bevonása a repülési rendszerekre vonatkozó szabályalkotási folyamatba.	Az ágazat szisztematikusabb bevonása szabályalkotási folyamatba
3	Jobb szabályozás	A jobb szabályozás elveinek alkalmazása, a túlszabályozás elkerülése, valamint teljes körű hatásvizsgálatok készítése és konzultáció végzése.	Teljes körű hatásvizsgálatok és konzultáció alkalmazása a szabályalkotási folyamatok során
4	Jobb teljesítmény ösztönzése	Az ATM esetében a szabályozási keretrendszer és az irányítási szerkezetek kiigazítása a szolgáltatás magasabb teljesítményre történő ösztönzése érdekében. Ahol arra mód van, a piaci elvek alkalmazásának elősegítése az ANSP szolgáltatások leválasztása és liberalizálása útján.	<ul style="list-style-type: none"> • A leválasztott szolgáltatásokat nyújtó páneurópai szolgáltatók megjelenésének elősegítése • A KKV-k által nyújtott AFIS és előtérkezelési szolgáltatások biztosításának elősegítése
5	Az egységes európai égbolt biztosítása	Az egységes európai égbolt (SES) és a SESAR megvalósításának Európai Bizottság általi felgyorsítása kezdeményező irányítás, valamint az előrehaladás éves ellenőrzése és jelentése révén.	• A biztonsági szabályozási folyamatok átfedéseinek megszüntetése
6	Az Eurocontrol felhatalmazása és	Az Eurocontrol megfelelő jogkörökkel való felruházása abból a célból, hogy kulcsszerepet tudjon játszani az egységes európai égbolt és a	• A biztonsági szabályozási folyamatok átfedéseinek

	tevékenységek koncentrációja	SESAR célkitűzéseinek az EU által meghatározott stratégiai és szabályozási keretrendszeren belüli megvalósításában. Tevékenységeinek koncentrációja egy kiváló páneurópai feladat és ATM hálózat terv létrehozására, valamint az Európai Bizottság és a tagállamok által kért szabályozás támogatására. A közlekedésbiztonsági szabályozási tevékenységekhez kapcsolódó felelősség átadása az EASA részére..	megszüntetése
7	A repülőterek kapacitási probléma megoldása	A repülőterek szisztematikusabb integrálása a teljes rendszerszemléletű megközelítésbe.	Az üzemeltetők / különböző szolgáltatók irányításának harmonizálása
8	Folyamatosan javuló biztonság biztosítása	Az EASA, mint egyetlen repülésbiztonsági szabályozással foglalkozó, repülőtereket és ATM szolgáltatásokat is magába foglaló uniós szervezet jogkörének meghatározása, valamint ennek megfelelő finanszírozásának és erőforrásokkal történő ellátásának biztosítása. A tanúsítási folyamatok időben történő elvégzése útján felkészülés a SESAR-ral összefüggő kihívásra. Annak biztosítása, hogy az államok biztonsági felügyelete harmonizálva legyen, és a nemzeti hatóságok közötti együttműködés megfelelően motivált legyen a teljesítmény általánosan magasabb szintjének eléréséhez.	<ul style="list-style-type: none"> • Egyetlen következetes szabályozási keretrendszer felállítása a teljes légiközlekedési rendszerre vonatkozóan • A tagállamok által alkalmazott közlekedésbiztonsági felügyelet szabványosítása a biztonság egységesen magas szintjének elérése érdekében
9	Környezetvédelmi előnyök biztosítása	Az Európai Bizottság felkérése egy integrált környezetvédelmi stratégia kidolgozására a földi műveletekre és a repülés minden szakaszára kiterjedő jobb ATM szolgáltatás, a környezetet kevésbé szennyező és csendesebb légi járművek és a piacszemléletű megoldások hármására építve.	<ul style="list-style-type: none"> • A biztonsági szabályozási folyamatok átfedéseinek megszüntetése
10	A tagállamok kötelezése a teljesítésre	A meglévő kötelezettségek szisztematikusabb teljesítésének előírása az EU tagállamok számára, különös tekintettel a széttagoltság egységes európai égbolt kezdeményezés által kitűzött megszüntetésére. Az államoknak foglalkozniuk kell az ANSP szolgáltatóknak szóló következetlen útmutatók és a felügyelettel kapcsolatos teljesítményi hiányosságok problémájával.	<ul style="list-style-type: none"> • A biztonsági felügyeleti erőforrások racionális felhasználásának megkönnyítése uniós szinten • A tagállamok által alkalmazott közlekedésbiztonsági felügyelet szabványosítása a biztonság egységesen magas szintjének elérése érdekében

5. táblázat: A magas szintű szakértői csoport ajánlásaihoz kapcsolódó konkrét célkitűzések

A fenti 4. táblázat utolsó oszlopában felsorolt tíz konkrét célkitűzést fogjuk használni a szabályozási hatásvizsgálat következő pontjaiban.

2.4.4. Operatív célkitűzések

Az EASA-rendszer kiterjesztésének várható célkitűzései nyilvánvalóan szorosan összefüggnek a 2.3. pontban vizsgált problémákkal. A választott politika célja, hogy orvosolja vagy mérsékelje a meglévő problémákat, valamint hogy hasznos változások következzenek be.

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

- az 216/2008/EK alaprendeletnek az európai jogalkotó által végrehajtott módosításai;
- az ATM és ANS szolgáltatások biztonságára, valamint az azok leszállításában érintett szervezetekre, személyzetre, rendszerekre és komponensekre vonatkozó megfelelő végrehajtási szabályok közzététele;
- egy működő szervezet létrehozása;
- az ATM/ANS biztonság folyamatos ellenőrzése;
- szoros kapcsolat létrehozása a többi résztvevővel, különösen az EUROCONTROLLAL és a SESAR-ral;
- páneurópai ANS szolgáltatók megjelenése a piacon;
- megfelelő végrehajtási eszközök létrehozása és bevezetése az ATM/ANS területén.

2.4.5. Mutatók

A mutatók három különböző szintje határozható meg:

- *Következménymutatók:* Ezek a mutatók a társadalommal kapcsolatban elérni kívánt végleges hatást mutatják. Ezeket rendszerint átfogó mutatókkal fejezik ki, és sok egyéb politika befolyásolhatja őket; bizonyos esetekben nehéz lesz, ha egyáltalán lehetséges, az elért eredményeket összefüggésbe hozni az EASA hatáskörének kiterjesztésével;
- *Eredménymutatók:* Ezek a mutatók a javasolt politika azon közvetlen célkitűzéseit mutatják, amelyeket az általános cél megvalósításához el kell érni. Ezek kifejezése a megvalósított intézkedések közvetlen és rövid távú hatásai szempontjából történik, és rájuk más politikák is hatást gyakorolhatnak;
- *Teljesítménymutatók:* Ezek a mutatók azokat a pontos intézkedéseket vagy közvetlen hatásokat mutatják, amelyeket az Ügynökség véleményében javasolt politika várhatóan előidézik. A megvalósításra a Bizottság közvetlen ellenőrzése mellett kerül sor, és az könnyen ellenőrizhető.

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

Az alábbi táblázat az általános célkitűzésekhez kapcsolódó következménymutatókat mutatja be:

Azonosított problémák	Általános célkitűzések	Következménymutatók
Az ATM és ANS biztonságának javítása	Az emberek védelme: közlekedés- és repülésbiztonság.	Az ATM/ANS szolgáltatások EASA rendszer szerinti biztonsága
A legalább részben ATM/ANS tényezők által előidézett légiközlekedési balesetek költségének csökkentése.	Gazdasági fellendülés: a legalább részben ATM/ANS tényezők által előidézett balesetek költségének csökkentése.	ATM/ANS tényezőkhöz közvetlenül vagy közvetetten kapcsolódó balesetek és váratlan események által okozott károk költsége
A biztonsági szabályozási keret széttagoaltságának megszüntetése.	Nagyobb nemzetközi befolyás;	Az ICAO ATM/ANS szolgáltatásokra vonatkozó szabványainak és bevált gyakorlatainak befolyásolása
	Az EASA rendszer Európai Unión kívüli kibővítése.	Új társulási megállapodások megkötése, illetve az ECAA földrajzi hatókörének kiterjesztése
Egy erős szabályozási keretrendszer felállítása, amely biztosítja a polgári repülés biztonságának teljes rendszerszemléletű megközelítését	<i>Gazdasági fellendülés:</i> a belső piac építése és a munkaerő mobilitásának elősegítése.	Páneurópai szolgáltatók megjelenése Az ATM/ANS műszaki személyzetére vonatkozó általános kompetenciarendszerek felállítása
	Szolidaritás: az EU mind a 27 tagállamában azonos szintű védelem biztosítása az emberek számára	Közös biztonsági szabályok egységes megvalósítása.
A SESAR támogatása egyetlen olyan közlekedésbiztonsági szabályozó megnevezésével, amely a projekt eredményei biztonsági érvényesítésének és tanúsításának előre jelzésével meg tudja könnyíteni a projekt korai és zökkenőmentes megvalósítását	Gazdasági fellendülés: a biztonság szabályozásával kapcsolatos költségek csökkentése	Megfelelő mechanizmusok felállítása a biztonsági szempontból kulcsfontosságú eredmények felméréséhez, érvényesítéséhez és tanúsításához

6. táblázat: Azonosított problémák, általános célkitűzések és következménymutatók

A fenti 2.3 pontban elemzett problémákhoz kapcsolódó konkrét célkitűzéseket és az azok elérésének nyomon követésére szolgáló mutatókat az alábbi 7. táblázat tartalmazza:

Azonosított problémák	Konkrét célkitűzések	Eredménymutatók
Az ATM/ANS biztonságának javítása, valamint a balesetekből és váratlan eseményekből származó költségek csökkentése.	A közlekedésbiztonsági szabályozási tevékenységek számára más szabályozási vagy állami beavatkozási formától független struktúrák létrehozása	Az EASA kompetenciáinak egyértelmű elkülönítése a szabályozás és az állami beavatkozás egyéb formáitól
	Az ágazat szisztematikusabb bevonása szabályalkotási folyamatba	Az EASA szabályalkotási eljárásának folyamatos alkalmazása
	A tagállamok által alkalmazott közlekedésbiztonsági felügyelet szabványosítása	Az EASA szabványosítási vizsgálatok kiterjesztése az ATM/ANS területére
A biztonsági szabályozási keret széttagoltságának megszüntetése.	Egyetlen következetes szabályozási keretrendszer felállítása a teljes légiközlekedési rendszerre vonatkozóan	Az ATM/ANS szabályozás az alaprendeletbe van integrálva
	Az üzemeltetők / különböző szolgáltatók irányítására vonatkozó szabályok harmonizálása	"Horizontális" megvalósítási szabályok elfogadása az üzemeltetők és a szolgáltatók irányítási rendszeréhez
Egy erős szabályozási keretrendszer felállítása, amely biztosítja a polgári repülés biztonságának teljes rendszerszemléletű megközelítését	A hatósági és üzemeltetői/szolgáltatói szerepek egyértelmű szétválasztásának fenntartása	A hatósági és üzemeltetői/szolgáltatói szerepkörök egyértelmű szétválasztásának megvalósítása, különösen az üzemeltetési koncepciók elfogadása kapcsán
	A leválasztott szolgáltatásokat nyújtó páneurópai szolgáltatók megjelenésének elősegítése	Egy külön erre a célra szolgáló tanúsítási rendszer felállítása a 4 vagy annál több államban szolgáltatásokat nyújtó szolgáltatók számára
	A KKV-k által nyújtott AFIS és előtérkezelési szolgáltatások biztosításának elősegítése	A közvetlenül az AFIS és/vagy előtérkezelési szolgáltatásokat szervező repülőtér-üzemeltetőkre vonatkozó szabályok egyszerűsítése
	Teljes körű hatásvizsgálatok és konzultáció alkalmazása a szabályalkotási folyamatok során	A javasolt végrehajtási szabályokhoz mellékelt szabályozási hatásvizsgálatok
A SESAR projekt támogatása egyetlen olyan közlekedésbiztonsági szabályozó megnevezésével, amely a projekteredmények biztonsági érvényesítésének és tanúsításának előre jelzésével meg tudja	A biztonsági szabályozási folyamatok átfedéseinek megszüntetése	A biztonsági és az egyéb szabályozási formák közötti szabályozási kapcsolódási pont kialakítása

könnyíteni a projekt korai és zökkenőmentes megvalósítását		
Ésszerűsíteni kell a ATM/ANS biztonság szabályozására irányuló erőfeszítéseket.	A biztonsági felügyeleti erőforrások racionális felhasználásának megkönnyítése uniós szinten	A felügyelet illetékes hatóságok közötti megosztásának kialakítása Következetes folyamat az ACC funkciók felügyeletére

7. táblázat: Azonosított problémák, konkrét célkitűzések és eredménymutatók

A számos részletes, észrevehető vagy mérhető teljesítménymutatóval összekapcsolható operatív célkitűzéseket az alábbi táblázatban mutatjuk be.

Operatív célkitűzések	Teljesítménymutatók
A 216/2008/EK alaprendelet módosításai	Az Ügynökség véleménye a Bizottság számára
	A Bizottság által elfogadott jogalkotási javaslat
	Első olvasat az Európai Parlamentben
	A Tanács álláspontja
	Második olvasat az Európai Parlamentben
Az ATM és az ANS szolgáltatások biztonságára, valamint a kapcsolódó szervezetekre és személyzetre vonatkozó közös végrehajtási szabályok közzététele	A módosítások elfogadása
	Az ATM/ANS szolgáltatásokra vonatkozó végrehajtási szabályokról szóló NPA közzététele
	Az ATM/ANS szolgáltatókra vonatkozó végrehajtási szabályokról szóló NPA közzététele
	Az ATM/ANS szolgáltatásokra vonatkozó végrehajtási szabályokról szóló CRD közzététele
	Az ATM/ANS szolgáltatókra vonatkozó végrehajtási szabályokról szóló CRD közzététele
	Az ATM/ANS szolgáltatásokra vonatkozó végrehajtási szabályokról szóló vélemény átadása
A szükséges funkciók létrehozása az EASA rendszeren belül	Az ATM/ANS szolgáltatókra vonatkozó végrehajtási szabályokról szóló vélemény átadása
	Munkaerő-felvétel az ATM szolgáltatásokra/repülőterekre vonatkozó szabályalkotáshoz
	Munkaerő-felvétel az ATM/ANS események biztonsági elemzéséhez
	Munkaerő-felvétel az ATM/ANS területtel kapcsolatos szabványosítási vizsgálatokhoz
	Külső ellenőrök kijelölése, akik részt tudnak venni az ATM/ANS területekkel kapcsolatos szabványosítási vizsgálatokban
Az ATM/ANS közösség bevonása az SSCC-be	
Az ATM/ANS biztonság folyamatos ellenőrzése	Az ATM/ANS biztonsági elemzésének az éves biztonsági beszámolóba történő beépítése
Szoros kapcsolat létrehozása a SESAR-ral	Stabil folyamat annak biztosítására, hogy a SESAR biztonsággal kapcsolatban teljesítendő feladatainak értékelése folyamatosan zajlik
Páneurópai ANS szolgáltatók megjelenése a piacon	Egy külön tanúsítási folyamat annak biztosítására, hogy a páneurópai ANS szolgáltatók tanúsítása folyamatosan zajlik
Az ATM/ANS szabályok egységes megvalósítása az	Az ATM/ANS területeken végzett szabványosítási vizsgálatok eljárásainak létrehozása

EU-ban	Az ATM/ANS területekre is kiterjedő szabványosítási vizsgálatok első sorozatának terve
	Az első szabványosítási vizsgálat elvégzése az ATM/ANS területen

8. táblázat: Azonosított problémák, operatív célkitűzések és teljesítménymutatók

2.5. Rendelkezésre álló lehetőségek

2.5.1. Előzetes hatásvizsgálat elvégzésének lehetősége

A fentebb már említett előzetes hatásvizsgálatban öt alternatív lehetőséget mérlegeltünk:

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

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

2.5.2. Az e szabályozási hatásvizsgálatban mérlegelt lehetőségek.

A fentebb felsorolt A), C), D) és E) lehetőségeket a Bizottság is mérlegelte a témáról készített végleges hatásvizsgálatban, ezért azokat a jelen szabályozási hatásvizsgálatban nem kell ismét megvizsgálni. Másrészt a B) lehetőség tényleges végrehajtásához más fontos kérdéseket kell megvizsgálni.

Az NPA 2007-16 dokumentum 10 kérdést tartalmazott ebben a tekintetben, és ugyancsak azt feltételezte, hogy a végleges cél a (Bizottság által³⁷) a fenti 2.5.1. pont alapján már indokolt és kiválasztott B) lehetőség végrehajtása.

Azonban az említett 10 kérdés közül a 3. valójában két külön témát érintett: a légtérgazdálkodás (ASM) jellegét és szabályozásának szükségszerűségét, valamint ugyanezeket a kérdéseket a légiforgalmiáramlás-szervezéssel (ATFM) kapcsolatban. Ezért úgy kell tekintenünk, hogy az NPA-ban szereplő kérdések teljes száma 11. Az Ügynökség véleménye szerint a 11 kérdés közül 6-ot nem kell tovább vizsgálni a hatásvizsgálat szempontjából.

³⁷ COM (2005) 845 végleges, 2007. december 20.

Az alábbi táblázat ez utóbbiakat sorolja fel, és megindokolja azt is, hogy miért tekinthető feleslegesnek ezek további hatásvizsgálata.

Az NPA 2007-16 dokumentumban szereplő kérdések		Miért nem kerül sor alternatív lehetőség mérlegelésére?
Sz.	A kérdés szövege	
2	<i>Az Ügynökség szeretné tudni, hogy az érintettek szerint a mellékelt alapvető követelmények megfelelő alapot nyújtanak-e az ATM/ANS szolgáltatások biztonságával és interoperabilitásával kapcsolatos szabályozáshoz. Ugyancsak üdvözl minden olyan javaslatot, amely ezeknek az alapvető követelményeknek a javítására irányulnak.</i>	Minőségi szempontú döntés az alapvető követelményekkel kapcsolatban. Nem állapítottak meg idevágó alternatív lehetőségeket.
4	<i>Az Ügynökség szeretné tudni, hogy az érintettek szerint az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózattal összefüggésben használt rendszerek és összetevők definíciói megfelelően határozzák-e meg azokat, amelyeket a kibővített alaprendelet hatálya alá kell rendelni.</i>	Az érintettek túlnyomó többsége úgy gondolta, hogy nincs szükség a definíciók megváltoztatására. Az Ügynökség ennek alapján úgy döntött, hogy nem javasolja az ICAO és a SES definíciók megváltoztatását, és végrehajtási szabályait egyeztetni a teljesítményért és az egyéb interoperabilitási aspektusokért felelős szervezetek végrehajtási szabályaival. Nincs szükség további hatásvizsgálatra.
5	<i>Az Ügynökség szeretné megtudni, hogy az érintettek szerint a biztonsági szempontból kulcsfontosságú rendszerek és azok összetevői tervezésében, gyártásában és karbantartásában, valamint megfelelőségének hitelesítésében érintett szabályozó szervezetek számára elő kell-e írni a vonatkozó képességük bemutatását azért, hogy ezzel csökkentsék a rendszerek és összetevők üzemeltetőinek felelősségét.</i>	Már meg van valósítva az EASA rendszerben. Az NPA 2007-16 dokumentumra reagáló érintettek támogatták. Az Ügynökség arra a következtetésre jutott, hogy ennek lehetőségét eseti alapon fogják eldönteni, és megfelelő szabályozási hatásvizsgálat fog készülni a vonatkozó végrehajtási szabályok támogatása érdekében. Az adott fázisban nincs szükség részletesebb vizsgálatra.
7	<i>Az Ügynökség szeretné megismerni az érintettek nézeteit azzal kapcsolatban, hogy ATM/ANS szolgáltatók lehetőséget kapjanak-e arra, hogy egy tanúsítvány birtokában több szolgáltatást és/vagy műveleti egységet is működtessenek.</i>	Az érintettek értelmezése szerint a már bevezetett SES szabályzat lehetőséget nyújt erre. Nincs szükség további hatásvizsgálatra.
9	<i>Az Ügynökség szeretné tudni, hogy az érintettek szerint a kevésbé érzékeny szolgáltatásokat nyújtó szolgáltatók tanúsítását elvégezhetik-e elbíráló szervezetek is. Ilyen esetben az Ügynökség részére is kell-e jogkört biztosítani az elbíráló testületek akkreditálásához, vagy sem?</i>	Ezt a lehetőséget a repülőterekkel kapcsolatban már kivizsgálták. Elvileg a hatást az ATM/ANS esetében is hasonló tényezők fogják meghatározni.
10	<i>Az Ügynökség szeretné megtudni, hogy az érintettek szerint megfelelő módszer-e külön tanúsítási folyamatot bevezetni bizonyos, a biztonság szempontjából kulcsfontosságú</i>	Az érintettek álláspontja nem tette lehetővé, hogy az adott fázisban eseteket határozzanak meg egy ilyen folyamathoz.

	<i>rendszerrel és összetevővel kapcsolatban. Ha igen, melyek legyenek ezek a rendszerek és összetevők?</i>	Az Ügynökség arra a következtetésre jutott, hogy ennek lehetőségét eseti alapon fogják eldönteni, és megfelelő szabályozási hatásvizsgálat fog készülni a vonatkozó végrehajtási szabályok támogatása érdekében. Az adott fázisban nincs szükség részletesebb vizsgálatra.
--	--	---

9. táblázat: Az NPA 2007-16 dokumentumban szereplő kérdések, amelyek hatása nem igényel részletes elemzést

Az NPA 2007-16 dokumentumban szereplő további öt kérdés esetében azonban alternatív megoldásra lehet számítani. Ezeket az alábbi 10. táblázatban soroljuk fel. Hatásuk részletes vizsgálatát lásd a 2.7-2.11 pontokban.

Az NPA 16/2007 dokumentum szereplő kérdések		Alternatív lehetőségek	
Sz.	A kérdés szövege		
1	<i>Az érintettek szerint az üzemeltetési koncepciókra vonatkozó döntések meghozatala kormányzati funkció-e vagy a légiforgalom-irányítást nyújtó szolgáltató feladata?</i>	1A	Az általános üzemeltetési koncepciók (pl. a SESAR kidolgozása) és az egy adott légtérre vonatkozó döntések is kormányzati jellegűek, és az alaprendelet cikkeinek hatálya alá tartoznak.
		1B	Az általános üzemeltetési koncepciók (pl. a SESAR kidolgozása) és az egy adott légtérre vonatkozó döntések is szabályozott tevékenységek, amelyeket a szolgáltatók az alapvető követelmények alapján végeznek.
		1C	Az általános üzemeltetési koncepciók (pl. a SESAR kidolgozása) nem tartoznak az EASA alaprendelet hatókörébe. Ugyanakkor a konkrét légtérre vonatkozó döntések kormányzati jellegűek, és törvénycikkek hatálya alá tartoznak.
		1D	Az általános üzemeltetési koncepciók (pl. a SESAR kidolgozása) nem tartoznak az EASA alaprendelet hatókörébe. Ugyanakkor a konkrét légtérre vonatkozó döntések szolgáltatási jellegűek, amelyeket az alapvető követelmények alapján hoznak meg.
3 (FM)	<i>Az érintettek szerint az ATFM szabályozási vagy szolgáltatási jellegű-e?</i>	3A	Az ATFM szabályozási/kormányzati jellegű.
		3B	Az ATFM, mivel szolgáltatási, illetve üzemeltetési funkció, szabályozott kérdés.
		3C	Az ATFM uniós szinten szabályozási funkció. A helyi (vagy regionális) ATFM szabályozott kérdés.
3 (SM)	<i>Az érintettek szerint az ASM szabályozási vagy szolgáltatási jellegű-e?</i>	3D	Az ASM szabályozási/kormányzati jellegű (beleértve ebbe a biztonságot, a kapacitást és a hatékonyságot).
		3E	Az ASM, mivel szolgáltatási, illetve üzemeltetési funkció, szabályozott kérdés.
		3F	Az ASM uniós szinten szabályozási funkció. A helyi ASM szabályozási kérdés.
6	<i>Bizonyos szolgáltatások nyújtását tanúsításhoz kell-e kötni?</i>	6A	Nemzeti változatok/eltérések lehetővé tétele a KKV-k részére
		6B	A "saját nyilatkozatra" is kiterjedő, arányos közös szabályok létrehozása KKV-k részére.
		6C	A tanúsításra is kiterjedő arányos közös szabályok a KKV-k részére.
8	<i>Az Ügynökségnek kelljen-e tanúsítania a páneurópai ANS/ATM szolgáltatókat? Amennyiben igen, milyen kritériumok szerint kell megállapítani egy szolgáltatás páneurópai jellegét?</i>	8A	"Nem történik intézkedés": vagyis az egységes égbolt rendszerhez hasonlóan az összes ANSP szolgáltató az NSA-k felügyelete alá tartozik
		8B	Az Ügynökség felügyelete alá tartozik, ha kettő vagy annál több államban nyújt szolgáltatást (a "határokon átnyúló" esetek az Ügynökség felügyelete alá tartoznak).
		8C	Mint a 8B-nél, de abban az esetben, ha négy vagy annál több államban nyújt szolgáltatást (kizárva a határokon átnyúló szolgáltatásnyújtást és az egy egységes funkcionális légtérblokkon belüli ATS szolgáltatást, amennyiben azt különböző ATSP szolgáltatók nyújtják).

10. táblázat: Az NPA 2007-16 dokumentumban szereplő, alternatív lehetőségekre nyitott kérdések

Végül, de nem utolsósorban, számos, az NPA 2007-16 dokumentumra válaszoló érintett megjegyezte, hogy két alternatív módszer van, amellyel az Ügynökség illetékességet kaphat az ATM és az ANS felett. Az első az alaprendelet módosítása, de az alternatív megoldás szerint az Ügynökség szerepköre is beilleszthető az egységes európai égbolt jogi keretrendszerébe. Az Ügynökség úgy találta, hogy a javaslat figyelmet érdemel, ezért úgy döntött - bár az NPA dokumentumban felvetett kérdések nem érintették azt -, hogy az alábbi három alternatív lehetőségre tekintettel, felveszi a javaslatot a jelen szabályozási hatásvizsgálatba:

- 0A): Az Ügynökség semmilyen szerepet nem kap az ATM/ANS szolgálatokkal kapcsolatban, illetve
- 0B): Az alaprendelet kibővítése az ATM/ANS szolgáltatásokra, illetve
- 0C): A SES szabályok módosítása abból a célból, hogy kiterjedjenek az Ügynökség ATM/ANS szolgáltatásokkal kapcsolatos szerepkörére.

A hatások részletes vizsgálata és összehasonlítása a következő pontban található.

2.6 Az EASA kompetencia ATM/ANS biztonsági szabályozásra történő kiterjesztésének legjobb módszere

2.6.1 Alternatív lehetőségek

Az EASA kompetencia ATM/ANS biztonsági szabályozására történő kiterjesztésének lehetséges módszerei a következők:

- 0A: Az Ügynökség semmilyen szerepet nem kap az ATM/ANS szolgálatokkal kapcsolatban (azaz "nem történik intézkedés");
- 0B: Az alaprendelet kibővítése az ATM és az ANS szolgáltatásokra;
- 0C: A SES négy (alap)szabályának módosítása abból a célból, hogy kiterjedjenek az Ügynökség ATM/ANS szolgáltatásokkal kapcsolatos szerepkörére.

A 0A lehetőségénél nincs szükség vizsgálatra, mivel azt az ECORYS előzetes hatásvizsgálata keretében már elemezték és nem javasolták, ugyanakkor a másik két lehetőség (0B és 0C) hatásainak méréséhez szükség van rá, mint a vizsgálat kiindulási alapjára.

2.6.2. Célcsoport és az érintett szervezetek száma

2.6.2.1 Illetékes hatóságok

Az egységes égbolt rendszer bevezetése előtt a nemzeti légügyi hatóságoknak két fő feladata volt az ATM/ANS szolgáltatások biztonságával kapcsolatban:

- szabályalkotás (azaz az ICAO rendelkezéseinek a nemzeti jogrendbe való átültetése és beépítése);
- az ATM/ANS általános felügyelete, mivel ezen a téren nem volt érvényben semmilyen konkrét ICAO szabvány.

A SES már óriási mértékben megváltoztatta az említett helyzetet, mivel annak alapján most már uniós szinten dolgozzák ki az ATM/ANS szolgáltatások közös szabályait³⁸, míg az

³⁸ A SES keretrendszerről szóló 549/2004 rendelet 8. cikke.

államoknak nemzeti felügyelő hatóságokat (NSA) kell kinevezniük vagy felállítaniuk³⁹ a mechanizmusoknak a szolgáltatók tanúsítására és felügyeletére történő hivatalos és a közös szabályok alapján való alkalmazása érdekében. Az egységes égbolt rendelkezései a nemzeti felügyelő hatóságok szakmabeli véleményezés (peer review) útján történő ellenőrzésére vonatkozó kötelezettségét is tartalmazzák⁴⁰.

Ebből következően a jelenlegi kiindulási alap (azaz a 0A lehetőség) a következő:

- az ATM/ANS szolgáltatásokra vonatkozó közös szabályokat (többek között a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos szabályokat is) továbbra is a SES mechanizmusokon keresztül hozzák létre;
- a nemzeti felügyelő hatóságok a jelenlegi földrajzi illetékességük határain belül folytatják az ANSP szolgáltatók tanúsítását és felügyeletét;
- a nemzeti felügyelő hatóságok az EUROCONTROL ESIMS programjának keretei között rendszeres időközönként végzett ellenőrzések hatálya alá esnek.

A közlekedésbiztonsági **szabályalkotás** (a közvetlenül e részt megelőző listában szereplő első feladat) Ügynökségnek történő átadása elvileg nem módosítja a fentieket. Más szavakkal megfogalmazva, a 0A, 0B és 0C lehetőségek egyike sem lesz hatással a nemzeti szinten működő illetékes hatóságokra. **Ezzel szemben a 0B, illetve a 0C lehetőség az Ügynökségre és az EUROCONTROL-ra is hatással lesz**, amely utóbbi esetben jelenleg az a normál eljárásrend, hogy "felhatalmazás" alapján dolgozza ki a szükséges végrehajtási szabályokat.

A második feladattal (azaz az ATM/ANS szolgáltatók tanúsításával és felügyeletével) kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy jelenleg 30 állam⁴¹ vesz részt a SES rendszerben. Ezen államok szempontjából semmi nem fog jelentős mértékben változni, függetlenül attól, hogy a 0B vagy a 0C lehetőség kerül bevezetésre, mivel a közelség miatt továbbra is a megfelelő illetékes hatóságaik lesznek felelősek a legfontosabb nemzeti ANSP szolgáltatók tanúsításáért és felügyeletéért.

Végül a nemzeti felügyelő hatóságok mindkét változat esetén ellenőrzésen mennek keresztül. A 0B és a 0C lehetőség is ki fog hatni az Ügynökségre, valamint az ESIMS (az ESARR megvalósításának ellenőrzése és támogatása) programot jelenleg végző 30 hatóságra és az EUROCONTROL-ra.

Ezért függetlenül attól, hogy a 0B vagy a 0C lehetőség kerül-e megvalósításra, az érintett nemzeti felügyelő hatóságok teljes száma 30 lesz. A 0B és a 0C lehetőség is hatással lesz az EUROCONTROL-ra és az Ügynökségre.

2.6.2.2 ATM/ANS szolgáltatók

Az ANS szolgáltatók alapvetően már tanúsítási kötelezettség alá esnek⁴². A többségük esetében semmi nem fog jelentősen megváltozni attól, hogy az Ügynökség szerepköre az egyik vagy a másik jogszabály hatálya alá kerül, amennyiben ezek a szolgáltatók megfelelnek a polgári léginavigációs szolgáltatók hagyományos fogalmának, azaz olyan állami szervezetek, amelyek egy állam légterén belül nyújtanak léginavigációs szolgáltatásokat az általános légi forgalom számára. Ez a helyzet azonban, a SES jogszabályok miatt is, folyamatosan fejlődik.

³⁹ Annak 4. cikke (1) bekezdése.

⁴⁰ A léginavigációs szolgáltatók ellátására vonatkozó közös követelmények megállapításáról szóló, 2005. december 20-i 2096/2005/EK bizottsági rendelet 9. cikke (HL L 335., 2005.12.21., 13. o.).

⁴¹ Liechtenstein a Közösség társult tagja, de ATM/ANS kérdésekben hagyományosan a szomszédainak adja át a döntés jogát.

⁴² Az 550/2004/EK a léginavigációs-szolgálati rendelet 7. cikke.

Valójában néhány esetben a fő polgári ANSP szolgáltatók azon kívül, hogy ATS szolgáltatóként működnek, gyakran navigációs, AIS, légtér-felügyeleti vagy kommunikációs szolgáltatásokat is nyújtanak. Ezzel szemben a MET szolgáltatók jelentős mértékben szakosodott szervezetek, ezért nincs olyan említésre méltó eset, amikor ilyen szolgáltatók a profiljuktól eltérő típusú szolgáltatások nyújtásában is részt vennének. Ezért a továbbiakban a MET szolgáltatókat és a katonai szolgáltatókat figyelmen kívül hagyjuk.

Az említett polgári ATM/ANS szervezet többsége (de nem mindegyik) személyzete révén közlekedésbiztonsági szempontból kulcsfontosságú karbantartási szolgáltatásokat is nyújt.

Ugyanakkor érdemes megjegyezni, hogy e szolgáltatók közül több kereskedelmi légi üzemeltető is, amely repülés közbeni vizsgálatot és a rádió navigációs jelek kalibrálását is biztosítja. Ténylegesen **6 szolgáltató** (ATSA-Bulgaria, Avinor, LFV, DSNA, ENAV és HCAA) szerepelt (2008. április 4-én) a Légtér-szabványügyi és kalibrációs nemzetközi bizottság (ICASC)⁴³ webhelyén található listán **repülési kalibrációs szolgáltatóként**. Ezek a szolgáltatások már az EASA rendszer hatálya alá tartoznak. Ezért a szabályozási keretrendszer tagoltsága valószínűleg érintheti az ilyen légi üzemeltetőket/ATSP szolgáltatókat.

Az EUROCONTROL helyi konvergencia és végrehajtási tervei (LCIP)⁴⁴ ugyancsak számos jelentős ATSP szolgáltatót országa nagy repülőtereinek és/vagy több országban található jelentős számú repülőtér üzemeltetőjeként azonosít. Az alábbi táblázat ezeket az információkat foglalja össze.

Sz .	Állam	A fő polgári ATSP szolgáltató (amelynek az ATM az alaptervékenysége)	ATM/ANS szolgáltatásokon kívül nyújtott egyéb üzemeltetési szolgáltatások
1	Ausztria	Austrocontrol	Nincs
2	Belgium	Belgocontrol	Nincs
3	Bulgária	ATSA	Munkarepülés
4	Ciprus	Polgári repülési főosztály - ANS	Nincs
5	Cseh Köztársaság	ANS - Cseh Köztársaság	Nincs
6	Dánia	Naviair	Nincs
7	Észtország	EANS	Nincs
8	Finnország	Finavia	Repülőterek (25) üzemeltetője
9	Franciaország	DSNA	Munkarepülés
10	Németország	DFS	Nincs
11	Görögország	HCAA	Munkarepülés + Repülőterek (43) üzemeltetője
12	Magyarország	HungaroControl Zrt.	Nincs
13	Írország	IAA Operations Directorate	Nincs
14	Olaszország	ENAV	Munkarepülés
15	Lettország	LGS	Nincs
16	Litvánia	ORO NAVIGACIJA	Nincs
17	Luxemburg	Nincs	Nem áll rendelkezésre
18	Málta	MATS	Nincs
19	Hollandia	LVNL	Nincs
20	Lengyelország	PANSA	Nincs
21	Portugália	NAV Portugal	Nincs
22	Románia	ROMATSA	Nincs
23	Szlovák Köztársaság	LPS SR	Nincs

⁴³ http://avnwww.jccbi.gov/icasc/fi_service_providers.html

⁴⁴ http://www.eurocontrol.int/lcip/public/subsite_homepage/homepage.html

24	Szlovénia	Slovenia Control	Nincs
25	Spanyolország	AENA	Repülőterek (47) üzemeltetője
26	Svédország	LFV	Munkarepülés + Repülőterek (16) üzemeltetője
27	Egyesült Királyság	NATS	Nincs
28	Izland*	Isavia (Flugstoðir)	Repülőtéri műveletek
29	Liechtenstein*	Nem nyújt ATS szolgáltatást	Nem értelmezhető
30	Norvégia	Avinor	Munkarepülés + Repülőterek (46) üzemeltetője
31	Svájc	Skyguide	Nincs

* Nem készült LCIP rájuk vonatkozóan.

11. táblázat: Az ATM/ANS szolgáltatásokon kívül egyéb szolgáltatásokat is nyújtó fő polgári ATSP szolgáltatók

A fenti táblázat azt mutatja, hogy hat ATS szolgáltató nyújt munkarepülési szolgáltatásokat, három pedig egyben **repülőtér-üzemeltető** is.

Ezért a OB, illetve OC lehetőség mérlegelése kapcsán a figyelmet elsősorban a fent említett 9 üzemeltetőre/szolgáltatóra kell fordítani, mivel rájuk lehet hatással az, hogy egy vagy több jogszabályrendszer hatálya tartoznak.

2.6.2.3 Egyéb, több szolgáltatást is nyújtó szolgáltatók

Az Ügynökség rendelkezésére álló információk alapján számos olyan ATM/ANS szolgáltatásokat nyújtó vállalat/szervezet is létezik, amely nem tartozik az egyes országok fő polgári ATS szolgáltatói közé. Ezeket a rendelkezésünkre álló információkat az alábbi táblázatban foglaltuk össze.

Míg valószínűsíthető, hogy az Ügynökség illetékességi szerkezetének kialakítása nem fog kihatni sem a Tower Company GmbH-ra, mivel az kizárólag ATM szolgáltatásokat nyújt, sem a romániai CAA AIS osztályra, mivel az a helyi CAA része, egészen eltérő lehet a helyzet a többi, elsősorban repülőtereket üzemeltető szolgáltató vonatkozásában.

Szervezetek száma	Állam	További ismert polgári ANSP szolgáltatók	Alaptevékenység
1	Cseh Köztársaság	Prágai Repülőtéri Hatóság	Repülőtéri műveletek
1	Észtország	Tallin Airport Ltd	Repülőtéri műveletek
3	Finnország	Mikkeli közösségi repülőtér Seinäjoki közösségi repülőtér Sodankylä közösségi repülőtér	Repülőtéri műveletek
66	Franciaország	66 magántulajdonú AFIS üzemeltető	Repülőtéri műveletek
5 - 1	Németország	Tower Company GmbH	ATC (kizárólag TWR szolgáltatások)
		Fraport* München Flughafen* 2 regionális repülőtér (Lahr és Mannheim) közvetlenül nyújt TWR szolgáltatásokat	Repülőtéri műveletek
8	Magyarország	Budapest Airport (CNS) FlyBalaton LHSM (CNS) Debrecen LHDC (CNS) LHPP Pécs-Pogány(CNS és AFIS) Békéscsaba (CNS és AFIS)	Repülőtéri műveletek

		Győr-Pér (CNS és AFIS) Nyíregyháza (CNS és AFIS) Szeged (CNS és AFIS)	
8	Írország	Waterford Airport Kerry Airport PLC Galway Airport Ireland West Airport Knock Sligo Airport Co LTD Donegal Airport Weston Airport	Repülőtéri műveletek
10	Olaszország	Független AFIS szolgáltatók	Repülőtéri műveletek
1	Luxemburg	Adm. de l'Aéroport de Luxembourg	Repülőtéri műveletek
0	Románia	RCAA AIS osztálya	az NAA osztálya
10	Szlovénia	Helyi AFIS szolgáltatók (10)	Repülőtéri műveletek
40	Svédország	Helyi AFIS körülbelül 40 repülőtéren	Repülőtéri műveletek
1	Egyesült Királyság	SERCO Aviation	Szervízszolgáltatás
153	ÖSSZESEN		

*Előtérkezelési szolgáltatás

12. táblázat: Alaptevékenységként repülőtéri műveleteket végző kisebb polgári ATSP szolgáltatók

Ezenkívül e vélemény összefüggésében a repülőtér-üzemeltetők a legegyszerűbb helyi szolgáltatásokat (vagyis az AFIS és/vagy az előtérkezelési szolgáltatásokat) anélkül is nyújthatják, hogy teljes körű ANS szolgáltatóvá kellene válniuk, és szakszolgálati tanúsítvánnyal rendelkező légiforgalom-irányítót kellene alkalmazniuk. Amennyiben úgy döntenek, hogy TWR légiforgalom-irányítási szolgáltatóvá válnak, akkor természetesen rájuk és személyzetükre is az ATS szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos alapvető követelmények fognak vonatkozni. Az AFIS/előtérkezelés követelményeinek lehetséges egyszerűsítését tovább tárgyaljuk a 2.10 pontban, de **a jelen vizsgálat hatóköre szempontjából a 0B, illetve 0C lehetőségek által esetlegesen érintett repülőtéri szolgáltatók száma 150-re becsülhető.**

2.6.2.4 Tervező, gyártó és karbantartó szervezetek

A légi járművek és hajtóművek, valamint azok alkatrészei, többek között a navigációs és a kommunikációs repülőelektronikai berendezések tervezését, gyártását és karbantartását már az EASA rendszer szabályozza. A SES rendszerben a tervezők/gyártók felelőssége ugyanígy meg van már határozva az összetevőkhöz tartozó megfelelőségi nyilatkozat aláírására vonatkozó kötelezettség formájában⁴⁵.

A SES rendszerben azonban a közlekedésbiztonsághoz kapcsolódó karbantartó szervezetek - amennyiben nem azonosak a tanúsított ANSP szolgáltatóval - a "közös követelmények"⁴⁶ alapján az említett szolgáltató által végzett felügyelet hatálya alá

⁴⁵ Az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról szóló, 2004. március 10-i 552/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 5. cikke (HL L 96., 2004.3.31., 26. o.).

⁴⁶ A léginavigációs szolgálatok ellátására vonatkozó közös követelmények megállapításáról szóló, 2005. december 20-i 2096/2005/EK bizottsági rendelet 9. cikke (HL L 335., 2005.12.21., 13. o.).

esnek⁴⁷. A 0A lehetőség esetében ez a jövőben sem változik, ezért az érintett karbantartó szervezetek száma nulla.

A 0C lehetőség választása esetén (amely szerepet ad az EASA-nak, de változatlanul meghagyja a SES rendszert a jelenlegi formájában) ugyancsak nem lesz érintett karbantartó szervezet.

A 0B lehetőség választása esetén azonban a karbantartó szervezetek az ANSP szolgáltatótól függetlenül, eseti alapon szabályozhatók. Jelenleg mindössze három olyan jelentős vállalat, illetve szervezet van az Unión belül, amelyről tudható, hogy az említettek közé sorolható, biztonsággal kapcsolatos karbantartó szolgáltatásokat nyújt: a Cyprus Telecommunications Agency (CYTA), az Eltel Networks⁴⁸ és a Techno Sky⁴⁹. Ezekre hatással lesznek az Ügynökség szabályai, amennyiben tanúsítási kötelezettség alá esnek.

Három tervező és gyártó szervezet szintén nyújt ATM/CNS szolgáltatásokat, amint az az alábbi táblázatban látható.

Állam	További ismert polgári ANSP szolgáltatók	Alaptevékenység
Németország	Airbus Deutschland GmbH (ATS a Hamburg-Finkenwerder repülőtéren)	Nagyméretű repülőgépek tervezése és gyártása
	BAN 2000 GmbH THALES ATM Navigation GmbH (CNS szolgáltatások)	Kulcsrakész megoldások CNS berendezésekhez + ATM/CNS rendszerek tervezése és gyártása
Írország	IAA Technology Directorate (CNS)	CNS rendszerek telepítése, beszerzése és üzemeltetése

13. táblázat: ATM/ANS szolgáltatásokat is nyújtó műszaki szervezetek

Ezért a 0B és 0C lehetőség megvalósítása esetén 3 (ATM/ANS szolgáltatásokat nyújtó) + 3 tervező, gyártó vagy karbantartó szervezet lehet érintett.

⁴⁷ Vagyis azok, amelyek személyzete elvégzi a biztonsági szempontból kulcsfontosságú rendszerek valós idejű felügyeletét és újrakonfigurálását, valamint a helyszínen végzett ütemezett vagy hibajavítási célú karbantartás után aláírja az üzembe helyezési dokumentumokat.

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

⁴⁹ <http://www.technosky.it/Lang1/>

2.6.2.5 Képző szervezetek és az orvosi vizsgálatokat végzők

Az Ügynökség számára rendelkezésre álló információk alapján **4 szervezet** nyújt **légiforgalom-irányítói képzést anélkül, hogy ATM/ANS szolgáltatást végezne**, amint az az alábbi táblázatban is látható.

Hely	További ismert polgári ANSP szolgáltatók	Alaptevékenység a szabályozott légiközlekedési szolgáltatások területén
Lettország	ANS Training Centre	Légiforgalom-irányítói képzés
Litvánia	Vilnius Gediminas Technical Univ.	Légiforgalom-irányítói képzés
Luxemburg	Institute of Air Navigation Services (IANS)	Légiforgalom-irányítói képzés
Svédország	EPN (Entry Point North)	Légiforgalom-irányítói képzés

14. táblázat: Légiforgalom-irányítókat képző szervezetek

Azonban az orvosi vizsgálatokat⁵⁰ és a légiforgalom-irányítói képzést nyújtó szolgáltatókat⁵¹ a SES keretrendszerben már az NSA-knak kell jóváhagyniuk/tanúsítaniuk. Ezért függetlenül attól, hogy a 0A, a 0B vagy a 0C lehetőség kerül-e megvalósításra, **ezek egyike sem lesz érintett általa.**

2.6.2.6. Az érintett szervezetek összefoglalása

Összefoglalva, a fenti 2.6.2.1, 2.6.2.2, 2.6.2.3, 2.6.2.4 és 2.6.2.5 alpontban leírt információk alapján az érintett szervezetek számára vonatkozó becslést az alábbi 15. táblázat tartalmazza:

LEHETŐSÉG		Becsült szám				
Azo nosító	Ismertetés	Hatóságok	ANSP-k	Repülőtér-üzembentartók	Tervező, gyártó és karbantartó szervezetek	Légiforgalom-irányítókat képző vagy orvosi vizsgálatokat végző szervezetek
0A	"Nem történik intézkedés"	0	0	0	0	0
0B	Az alaprendelet alkalmazási körének	30 + 2*	9	150	3 (ANSP szolgáltatók is) + 3 (karb.)	0

⁵⁰ Az Európai Parlament és a Tanács a közösségi légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedélyről szóló, 2006. április 5-i 2006/23/EK irányelvének 12. cikkének (1) bekezdése.

⁵¹ Annak 13. cikke (1) bekezdése.

	kibővítése					
0C	Az EASA szerepkörének integrálása a SES rendszerbe	30 + 2*	9	150	3 + 3	0

* EUROCONTROL és EASA

15. táblázat: Az Ügynökség hatáskörének különböző bővítési módzatai által érintett szervezetek száma

Ezért különösen kiemelkedő jelentősége lesz a repülőtér-üzemeltetőkre gyakorolt hatások értékelésének az 0B és az 0C lehetőség összehasonlítása céljából.

2.6.3 A biztonsággal kapcsolatos hatás

A 0A lehetőség megvalósítása esetén sem a SES alaprendeletei⁵², sem az alaprendelet nem módosul.

A 0C lehetőség nem tartalmaz olyan cikket, amely az Ügynökség szerepköréről szólna, de a SES általános filozófiája és megszövegezése megmarad. Ez a feltételezés még a SES "második csomagjához" kapcsolódó jogalkotási javaslat mellett is igaz marad, mivel az főleg a teljesítmény nyomon követésére és a hatékonyság növelésére irányul majd, nem pedig a közlekedésbiztonság szabályozására. Ezért a 0A és a 0C lehetőség biztonsági szempontból megegyezik egymással, mivel mindkettő a SES rendszerben már meglévő biztonsági rendelkezésekre épül.

A 0B lehetőség megvalósítása esetén az alaprendelet kiegészül néhány további, az ATM/ANS területhez kapcsolódó cikkel. Az alaprendelet jelenleg 70 olyan cikkből áll, amelyet a jogalkotó már elfogadott. Ebben a szabályozási hatásvizsgálatban feltételezzük, hogy ezeknek a cikkeknek a filozófiája, de még a szövegezése sem változik meg annak érdekében, hogy az EASA rendszer mint olyan az ATM/ANS területre is kiterjedjen.

A 0B másik két lehetőséggel való, közlekedésbiztonsági hatás szempontjából történő összehasonlításához megadunk néhány általános jellemzőt az alábbi táblázatban.

Témakör	SES keretrendszer (0A és 0C lehetőség)		EASA alaprendelet (0B lehetőség)		Biztonsági hatás összehasonlítása	
	Cikk	Rendelkezés	Cikk	Rendelkezés	SES	EASA
					☹	☺
A tervezés, gyártás és karbantartás különválasztása a szolgáltatástól	5 (552)	Csak a vásárláskor történik megfeleltetés-értékelés. A gyártót nem vonják be a későbbi módosításokba.	1.1(a)	Egyértelmű	☹	☺
A polgári légiközlekedés biztonságának teljes rendszerszintű megközelítése.	Nem áll rendelkezésre	A SES definíció szerint az ATM/ANS területre korlátozódik, ami nem teszi lehetővé a légiközlekedés biztonságának harmonizált módon történő megközelítését.	4	Már integrálva van az EASA rendszerbe	☹	☺
Az ATM/ANS terület teljes rendszerszemléletű megközelítése	Nem áll rendelkezésre	A SES keretrendszer lehetővé teszi az ATM kérdések harmonizált megközelítését, de ezt sok szervezeten keresztül valósítja meg, és ezek tevékenységét koordinálni kell, ami esetlegesen joghézagokhoz és	Nem áll rendelkezésre	Az EASA rendszer definíció szerint közlekedésbiztonsági kérdésekre korlátozódik, ami joghézagokhoz vezethet.	☹	☹

⁵² Az Európai Parlament és a Tanács 549/2004/EK, 550/2004/EK, 551/2004/EK és 552/2004/EK rendelete.

		átfedésekhez vezethet.				
A repülőelektronika használatra való alkalmassága (uniós üzemeltetők)	5 (552)	A légi összetevőkre is kiterjed	8 + az I. melléklet 1.c.2 és a IV. melléklet 5.a pontja	Felöleli a légi alkalmasságot és a felhasználásra való alkalmasságot is	☺	☺
A repülőelektronika használatra való alkalmassága (Unión kívüli üzemeltetők)	5 (552)	A légi összetevőkre is kiterjed	9 + az I. melléklet 1.c.2 és a IV. melléklet 5.a pontja	Felöleli a légi alkalmasságot és a felhasználásra való alkalmasságot is	☺	☺
Közös felügyelet	2.4 (550)	Eseti alapú rendszert kell megvalósítani = az átfogó jelleg és az egységesség hiányának kockázata	10.2	Azonnal alkalmazandó, az Unió egész területén	☹	☺
Információcsere (eredmények)	2.4 (550)	Eseti alapú rendszert kell megvalósítani	10.4	Azonnal alkalmazandó, az Unió egész területén	☹	☺
A tanúsítások megfelelőségének ellenőrzése az EK által	18.1	Korlátozott	11.2	Lehetséges	☹	☺
Biztonsági intézkedések	9 & 13 (549)	Szankciókra és biztonságra korlátozódik; az alaprendelkezések nem említenek biztonsági irányelveket	14.1	Lehetséges az azonnali reagálás	☹	☺
Végrehajtási szabályok rugalmassága	8 (549)	A szabályok kidolgozására korlátozott szöveg. Semmi nem szól a rugalmasságukról.	14.6	A szabályok és az egyértelmű eljárások világos hierarchiája a biztonság azonos szintjének végrehajtási szabályoktól eltérő eszközökkel való elérése érdekében	☹	☺
(Közlekedésbiztonsági) információs hálózat	18 (552)	A hangsúly a bizalmasságon van, nem a biztonsági információk cseréjén: ez ellentmond a 2003/42/EK irányelvben foglalt biztonsági elveknek.	15.1	Biztonsági információk kötelező és a 2003/42/EK irányelvnek megfelelő cseréje az államok, az Európai Közösség, az EASA és az AIB szervek között	☹	☺
Éves biztonsági jelentés	11.1d (549)	A teljesítmény-felügyelet az ATM-re korlátozódik: nem valósul meg a teljes rendszerszemlélet	15.4	Az EU összes tagállamára + az összes területre kiterjed	☹	☺
Az önkéntes bejelentők védelme	Nem áll rendelkezésre	Nincs megemlítve	16.1	Konkrétan megnevezve	☹	☺
Védelem a	Nem	Nincs megemlítve	16.3	Konkrétan	☹	☺

munkahelyi lelki terrorral szemben	áll rendelkezésre			megnevezve		
"Puha" szabályok (CS-k)	4 (549)	Fáradtságos feladat	18(c)	Egyszerűbb feladat (azaz gyorsabban reagál a felmerülő biztonsági igényekre)	☹	☺
3. ország légi járművére vonatkozó engedélyezés	5 (549)	A fedélzetre még nem telepített repülőelektronikai berendezésekre korlátozódik	23.1b	Hivatalos engedélyezési eljárás	☹	☺
Szabványosítási vizsgálatok	9 (2096)	Csak az IR-ek szintjén. A vállalkozások vizsgálatára nincs mód. Semmilyen követelmény nincs előírva az ellenőrzést végző auditorok kompetenciájára vonatkozólag.	24.1	A tagállami vizsgálat kötelező, és kiterjed a szabályozott vállalkozások vizsgálatára is.	☹	☺
Szankciók a páneurópai szolgáltatókkal szemben	9 (549)	Nem egyértelműek az eljárások, ha a szabályok megsértésére a tanúsítást végző államtól eltérő államban kerül sor	25.1	A Bizottság által az EASA kérésére kivetett szabálysértési bírságok	☹	☺
Szerződésbe nem foglalt kötelezettség	Nem áll rendelkezésre	Az EUROCONTROL, illetve az auditorok felelősségére vonatkozó rendelkezések egyike sem tartalmazta a "szakmabeli véleményezéseket".	31.3	A törvény szerint az EASA és személyzete teljes mértékben felel a tevékenységéért	☹	☺
Együttműködés az NSA-k között	2.3 (550)	A két- és sokoldalú megállapodások körébe van utalva, ami az egységesség hiányához vezethet	38,3(c)	Egyszerű folyamat	☹	☺
Konzultációs folyamat és írásbeli válaszok	8.1 (549)	Az EUROCONTROL által szervezett módon, amelyek nem feltétlenül nyilvánosak	52.1(c)	Az ágazat bevonása és törvény által előírt nyílt, nyilvános konzultáció	☹	☺
A szabálysértésekkel kapcsolatban az EK részére nyújtott támogatás	9 (2096)	Nincs világos kapcsolat az EK közösségi jogszabályok alkalmazásának nyomon követésére vonatkozó köteletségével	54.1	Egyértelmű utasítás a vizsgálati eredmények EK részére történő jelentésére vonatkozóan	☹	☺
Légiforgalom-irányítókra vonatkozó szabályok	5 (550)	26/2006/EK irányelv = az átültetéshez szükséges idő + továbbra is lehetséges, hogy az egységesség nem valósul meg	Végrehajtási szabályok	Azonnali egységes alkalmazhatóság	☹	☺

"Horizontális" szabályok a hatóságok részére	Nem áll rendelkezésre	A SES hatóköre az ATM/ANS területre korlátozódik	Az EASA végrehajtható szabályok B. szakasza	A repülés minden területén meg van határozva a kölcsönös elismerés céljából	☹	☺
"Horizontális" szabályok az irányítási rendszer részére	Nem áll rendelkezésre	A különböző területekhez különböző szabályok tartozhatnak, amelyek kevésbé egyértelművé teszik és megdrágítják az irányítási rendszert.	Kidolgozás alatt álló végrehajtható szabályok	Egyetlen szabálycsoport alkalmazható minden területen, abból a célból, hogy csökkenjen a szabályozási teher és különböző típusú tevékenységekhez ugyanazon tanúsítási folyamatot lehessen felhasználni.	☹	☺

16. táblázat: A 0A, 0B és 0C lehetőségek biztonsági összehasonlítása

A fenti táblázatból leolvasható, hogy az alaprendelet átfogó "horizontális" rendelkezéscsoportokat tartalmaz a légi közlekedés biztonságára vonatkozóan. Az ATM/ANS ebbe a keretrendszerbe történő bevonása mindenekelőtt biztosítani fogja a polgári repülés biztonságának teljes rendszerszemléletű megközelítését. Ez lehetővé teszi a különböző résztvevők közötti kapcsolódási pontokkal összefüggő kockázatok azonosítását és csökkentését, mivel a biztonságot nem lehet csupán e résztvevők önállóan és vaktában elvégzett tevékenységei révén elérni. Arra is számítani lehet, hogy az összes biztonsági szabályozási eljárás egy rendszerbe szervezése leegyszerűsíti a repülés több területén is érintett üzemeltetőkre vonatkozó tanúsítási folyamatot.

Ezzel szemben a SES keretrendszer, amely az ATM/ANS kapacitás és hatékonyság növelése érdekében lett kialakítva, biztonsági szabályozás szempontjából kevésbé kidolgozott. Ezenkívül, az Ügynökség szerepkörének beágyazása arra kényszerítené a több területen is tevékenykedő üzemeltetőket, hogy különböző jogszabályrendszereket kövessenek: vagyis arra, hogy az erőfeszítések egy részét az irányítási rendszerre és biztonsági szempontból nem alapvető fontosságú feladatokra irányítsák.

Összefoglalva, a fenti 2.1.2 pontban ismertetett módszertan alkalmazásával (beleértve a biztonsági hatások 3-as súlyozási tényezőjét), valamint a 2.4.5 pontban felsorolt, a konkrét célkitűzésekhez kapcsolódóan alkalmazandó eredménymutatók kiválasztását követően pontszámokat rendelhetünk a három lehetőség biztonsági hatásához, ahogy azt a következő táblázat bemutatja.

Konkrét célkitűzések/Eredménymutatók	A lehetőségek pontozása		
	0A	0B	0C
Az EASA szerepének betöltője	Nem terjed ki az ATM/ANS szolgáltatásokra	EASA alaprendelet	EASA a SES rendszeren belül
Más szabályozási formáktól egyértelműen elkülönülő biztonsági szabályozás	0	3	1
Az EASA szabályalkotási eljárás alkalmazása (ATM/ANS szolgáltatásokra)	- 3	3	3
ATM/ANS-re irányuló szabványosítási vizsgálatok	1	3	2
Az EASA biztonsági szabályozási keretrendszerén belül megvalósított ATM/ANS	- 3	3	1
Horizontális szabályok az irányítási rendszerekre vonatkozóan	- 3	3	- 1
A hatóságok és a szolgáltatók szerepeinek egyértelmű elkülönítése	Nem kapcsolódik közvetlenül törvényhez		
A 4 vagy annál több államban működő szolgáltatók tanúsításának az alapja	- 3	3	2
Az AFIS és az előtérkezelés egyszerűsítése (de egységes szabályok alkalmazása ezeken a területeken)	Lásd a 2.10 pontban		
Hatásvizsgálat minden javasolt szabállyal kapcsolatban	1	3	2
Kapcsolódás más szabályozási formákhoz	- 1	3	2
A hatóságok megállapodása az erőforrások racionális felhasználásáról	- 2	3	3
Következetes folyamat az ACC funkciók felügyeletére	Nem kapcsolódik közvetlenül törvényhez		
ÖSSZESEN	- 13	27	15
ÁTLAGOS PONTSZÁM (/9 számszerűsített paraméter)	- 1.44	3	1.67
SÚLYOZOTT ÁTLAG (3-szoros pontszám a biztonsággal való összefüggés esetén)	- 4.32	9	5.01

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

2.6.4 Gazdasági hatás

Ebben a részben az Ügynökség költségeit értékeljük az alábbiak szerint. 2008-ban az Ügynökség személyi jellegű ráfordításainak (fizetések + igazgatás, kivéve az utazást) teljes költsége körülbelül 43,8 millió eurót tesz ki átlagosan 338 főből álló teljes létszám esetén. Következésképpen, az **EASA-n belül 1 FTE** körülbelül évi 130 000 euróba kerül, figyelembe véve a B fizetési osztályokba tartozó ideiglenes alkalmazottakat, szerződéses alkalmazottakat és kisegítő alkalmazottakat. Az e szabályozási hatásvizsgálat szempontjából lényeges személyzet azonban jórészt az A fizetési osztályokba tartozó ideiglenes alkalmazottakból áll. Esetünkben 15 %-kal magasabb költséggel számolunk (azaz **évi 150 000 euró**). Egy évben (365 nap) 52 szombat és vasárnap van. Ezenkívül, körülbelül 30 nap szabadsággal és 16 hivatalos ünnepnappal kell számolni. Így a fennmaradó hasznos napok száma: $365 - 104 - 30 - 16 = 215$ nap. 5 nap betegszabadsággal és egyéb távolléttel számolva, a tisztán fennmaradó napok száma **évi 210**. Ha napi 7,5 munkaórát feltételezünk, ez **évente 1575 munkaórát** tesz ki. Feltételezve, hogy **ezen idő körülbelül 20 %-ában rutinfeladatokat végeznek**, tervek készítenek, jelentéseket írnak vagy más adminisztratív jellegű feladatokat

hajtanak végre, a "kiszámlázható" órák száma 1260 körül adódik. Így egy kiszámlázható óra költsége (150 000/1260) 120 euró nagyságrendű lesz az Ügynökség személyzetére vonatkozóan. Körülbelül óránként 25 euróval számolunk az útiköltségekkel kapcsolatban, mivel a szabványosítási vizsgálatoknak az egész kontinensre, így annak szélső területeire is ki kell terjedniük. **Tehát e szabályozási hatásvizsgálatban feltételezzük, hogy egy számlázható óra teljes költsége az Ügynökség személyzete tekintetében 145 euró (beleértve az utazást).**

Összefoglalva, abból indulunk ki, hogy e pontban és a jelen szabályozási hatásvizsgálat minden részében az Ügynökség szempontjából **1 FTE a következőket jelenti:**

- Évi 150 000 eurós átlagköltség
- **210 munkanap** és 1260 kiszámlázható óra, 120 euró/óra költség mellett
- Az útiköltségek 25 euró/óra nagyságrendűre tehetők.

2.6.4.1. Az Ügynökség által elvégzendő szabványosítási vizsgálatok

Az Ügynökség által végzendő szabványosítási vizsgálatoknak ATM és ANS szolgáltatókra való kiterjesztésére az időszakos ellenőrzésekre vonatkozó jelenlegi általános tervnek megfelelően kerül sor, amely kétévenkénti 1 látogatáson alapul (gyakoriság = 1 : 2 = évi 0,5 látogatás). Ezenkívül kivételes esetekben eseti vizsgálatok is elvégezhetők. Így feltételezhető, hogy a gyakoriság 10%-kal nagyobb: 0.55.

Az említett látogatások rendszerint 5 napig tartanak, és azokat az Ügynökség, illetve az NSA-k által delegált 3 ellenőrből álló, kifejezetten ATM/ANS szolgáltatásokkal foglalkozó csoport végzi el⁵³. Egy ellenőrző látogatásra jutó átlagos időtartam tehát: 5 nap x 8 óra x 3 személy = 120 munkaóra.

Mivel a látogatások évenkénti gyakoriságát 0,55-ra becsültük, ez azt jelenti, hogy (120 x 0,55), azaz átlagosan **körülbelül évi 66 munkaórára van szükség ahhoz, hogy egyetlen illetékes hatóságnál egy szabványosítási látogatásra sor kerüljön a kétéves tervezési időszak során.**

Az említett 736/2006/EK rendelet szerint azonban az Ügynökség ezen feladatát elvégző ellenőröknek az ellenőrzési jegyzőkönyvek és kérdőívek kidolgozásában és módosításaiban is részt kell venniük. Ezenkívül, nekik kell elkészíteniük az ellenőrzési terveket, koordinálniuk és előkészíteniük a látogatásokat, jelenteniük azok eredményét, és nyomon követniük az esetleges korrekciós lépésekre vonatkozó terveket. A rendkívül összetett ATM/ANS területeken az Ügynökség által egy illetékes hatóság szabványosításával évenként eltöltendő munkaórák számát átlagosan a fent említett 66 óra legalább 5-szörösére becsüljük (azaz egy hét a látogatásra, plusz 4 hét kapcsolódó irodai munka).

Tehát $66 \times 5 = 330$ óra szükséges átlagosan évenként ahhoz, hogy az Ügynökség egy illetékes hatósággal kapcsolatban elvégezze a szabványosítást az ATM/ANS tartományokkal kapcsolatban, ami magában foglalja a tényleges látogatást, valamint a látogatást megelőző és követő, kapcsolódó irodai munkát.

A fenti 2.6.2.1 pontban az érintett hatóságok számát 30-ra becsültük, tehát a szabványosítási vizsgálatok tekintetében az Ügynökség éves költsége összesen:

- $330 \text{ óra} \times 30 \text{ hatóság} =$ körülbelül évi 9 900 számlázható óra;

⁵³ Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség szabványosítási vizsgálatok elvégzésével kapcsolatos munkamódszerekről szóló, 2006. május 16-i 736/2006/EK bizottsági rendelet 6. cikkének (1) bekezdése szerint az Ügynökség ellenőrző csoportja legalább 3 tagból áll. Ez a rendelkezés komitológiai eljárás útján egyszerűen módosítható a korábban az ESIMS programban részt vett EUROCONTROL személyzet bevonásának lehetővé tétele érdekében.

- ha ezt elosztjuk 1260-nal, akkor **körülbelül 8 FTE-t kapunk a szabványosítási tevékenységekre.**
- Az ellenőrök száma szükségessé teszi **1 további osztályvezető és 1 asszisztens felvételét; így az FTE-k száma 10-re nő** az Ügynökség jóváhagyott munkaerő-felvételi tervének megfelelően;
- A csak az Ügynökség személyzetének bevonásával járó, 150 000 euró/FTE összeggel számolt legköltségesebb esetben ez **éves szinten körülbelül 1 500 000 eurós becsült összköltséget jelent az Ügynökség számára.**

A szabványosítási vizsgálatok ugyanakkor az ellenőrzött hatóságok részéről is erőfeszítést kívánnak. Azonban a következőkből indulhatunk ki:

- a hatóságok már a "szakmabeli véleményezések" hatálya alá tartoznak a 2096/2005/EK bizottsági rendelet ("közös követelmények") 9. cikke alapján: ezért a 0B és 0C lehetőség - mivel az Ügynökség vizsgálatai természetesen felváltják az említett "szakmabeli véleményezéseket" - **semmilyen további gazdasági terhet nem fog a vizsgált hatóságokra róni;**
- **az EK támogatására a hatóságok biztosítanak a "szakmabeli véleményezésekhez" szükséges ellenőröket,** évente körülbelül 6 930 órában, amit ha felszorozunk óránként 110 eurós összeggel, akkor **éves szinten 762 300 eurós nagyságrendű megtakarítást kapunk;**
- az EUROCONTROL ESIMS látogatásainak többé-kevésbé ugyanakkora az erőforrás igénye, mint az Ügynökségre vonatkozóan becsült érték, és a "szakmabeli véleményezésekkel" párhuzamosan zajlanak. EASA szerinti bérköltséget feltételezve, és ugyanazon feltételekből kiindulva, ez körülbelül **1 500 000 euró/év** költséget jelent az EUROCONTROL-nak, amely az Ügynökség szabványosítási vizsgálatainak végrehajtása után megtakarítható.

Következésképpen az Ügynökség által végzett szabványosítási vizsgálatok ATM/ANS területekre történő (0A lehetőség szerinti) kiterjesztésének a 0B, illetve 0C lehetőség megvalósításával összevetett költségkülönbözete - figyelembe véve azt is, hogy a szolgáltatók esetleg közvetlenül nem vesznek részt a vizsgálatokban - az alábbi 17. táblázatban bemutatottak szerint becsülhető.

Paraméter	Az Ügynökség szempontjából	A 30 illetékes hatóság szempontjából összesen	Az EUROCONTROL szempontjából	ÖSSZESEN
FTE	10	- 8	- 10	- 8
1000 euró	1,500	- 762	- 1500	- 762

18. táblázat: A ATM/ANS területtel kapcsolatos szabványosítási vizsgálatok becsült költsége

2.6.4.2 A biztonsági és minőségirányítási rendszer "horizontális" szabályozása

A 2.6.2.6 pontban **162-re becsülték azoknak a szervezeteknek a számát, amelyek a repülés több területén is nyújtanak szolgáltatásokat** (pl. ANSP szolgáltatók, amelyek munkarepülési feladatok elvégzését is vállalják, bizonyos ATM vagy ANS szolgáltatásokat is biztosító repülőter-üzemeltetők, illetve ATM/ANS szolgáltatásokat is nyújtó műszaki szervezetek). E szervezetek egy része kis- vagy középvállalkozás (KKV). Ugyanakkor a 0A lehetőség megvalósítása esetén a széttagolt keretrendszerből adódóan, ezeknek a következőket kell tenniük:

- Meg kell ismerkedniük a repülésbiztonsági szabályozás két különböző irányvonalával;
- A biztonsági rendszerben érintett személyzetüket ki kell képezniük mindkét szabályozási csoportra vonatkozóan;

- Előfordulhat, hogy irányítási rendszerüket változó (és potenciálisan egymással szembenálló) követelményekhez kell igazítaniuk, vagy külön biztonsági rendszert kell létrehozniuk az egyes tevékenységekhez.

Úgy becsüljük, hogy a fent említett széttagoltság átlagosan akár **évi minimum 0,5 FTE/szervezet elvesztegetéséhez is vezethet**. Ez a rendkívül óvatos becslés azon a tényen alapul, hogy - mint azt fentebb említettük - e szervezetek jelentős hányada KKV. Másfelől azonban egy KKV szempontjából a 0,5 FTE igen jelentős mérték.

E szervezetek bérköltségét átlagosan a hatóságok bérköltségének megfelelő mértékűnek becsüljük, ezért **1 FTE költsége az esetükben (1260 számlázható óra x 110 euró/óra) = 138 600 euró**.

A 0A lehetőség megvalósítása esetén a szervezetenkénti 0,5 FTE elvesztegetése nem kerülhető el. Ez összességében $0,5 \times 162 = 81$ FTE "elvesztegetését" jelenti, ami pénzben kifejezve $81 \times 138\,600$ euró = **11 227 000 euró/év** veszteséget jelent.

A 0B lehetőség kapcsán folyamatban van az integrált irányítási rendszerek "horizontális" végrehajtási szabályainak kidolgozása. Még ha ezeken a szabályokon belül egyes alrészek terület-specifikusak lesznek is, általánosságban egyetlen jogi aktus lesz, és amögött egyetlen filozófia fog meghúzódni. Ez azt jelenti, hogy **a fenti "elvesztegetett költség", a jelenlegi helyzettel összehasonlítva, teljes mértékben elkerülhető**.

Végezetül a 0C lehetőség megvalósítása esetén szintén el lehet érni némi megtakarítást, de végül - nagy valószínűséggel - eltérő szabályok fognak az ATM/ANS szolgáltatásokhoz, illetve a repülés más területeihez kapcsolódó biztonsági rendszerekre vonatkozni. Ezért feltételezzük, hogy ebben az esetben a megtakarítás nagyságrendje megfelezelhető, és összege **5 613 000 euró/évre becsülhető**.

Végezetül az Ügynökség hatókörének az ATM/ANS területre történő kibővítése az ezen a területen működő szolgáltatók számára semmilyen további költséggel nem jár, viszont megtakarítást érhetnek el általa az alábbi táblázatban foglalt becslt adatok szerint.

Paraméter	LEHETŐSÉG		
	0A	0B	0C
	Nem terjed ki az ATM/ANS szolgáltatásokra	EASA alaprendelet	EASA a SES rendszeren belül
FTE	0	- 81	- 40.5
1000 euró	0	- 11 227	- 5 613

19. táblázat: Az ANSP szolgáltatók becslt megtakarításai

2.6.4.3 A karbantartó szervezetek felügyelete

A fenti 2.6.2.4 pontban három, közlekedésbiztonsági szempontból kulcsfontosságú karbantartó szervezet került beazonosításra az ATM/ANS területen. A SES szabályozási keretrendszer szerint ezeket jelenleg nem az illetékes hatóság felügyeli, hanem ellenkezőleg, az a tanúsított szolgáltató látja el a felügyeletüket, amelyik szerződést kötött velük.

A 0A, illetve a 0C lehetőség megvalósítása esetén ez a helyzet továbbra is a következő hatásokkal fog járni:

- Kevésbé formalizált biztonsági felügyeleti folyamatok, amelyek adminisztratív szempontból kisebb terhet jelentenek ugyan, de jogbiztonsági szempontból, illetve a szükséges erőforrások felmérésének lehetősége szempontjából rosszabbnak bizonyulhatnak;
- Az ellenőrzések megkettőzésének elkerülése érdekében kettő vagy annál több ANSP szolgáltatónak megállapodásra kell jutnia abban a kérdésben, hogy ugyanazokkal a karbantartó szervezetekkel kívánják-e szerződést kötni;
- Az előző pontban foglaltak a belső piac kialakításában is akadályt jelenthetnek.

Számos egyéb megfontolást is fel lehetne sorolni, azonban az az általános vélemény, hogy nagyon nehéz objektív becslést adni ennek a konkrét kérdésnek a gazdasági hatásáról, és minden ilyen próbálkozás aránytalan lenne az érintett szervezetek rendkívül kis száma miatt (mivel legfeljebb 3 tanúsított szervezetről van szó). Bizonyos tényezők megtakarítást eredményezhetnek, míg mások könnyen vezethetnek olyan költségnövekedéshez, mint például az ellenőrzési tevékenységek megsokszorozódása több vevővel rendelkező karbantartó szervezetek esetén. Ez egy valós helyzet a 0A, illetve 0C lehetőség megvalósítása esetén. Ezért a 0B lehetőség jelentheti a legalacsonyabb költséggel járó megoldást, bár a jelen szabályozási hatásvizsgálat nem tartalmaz részletes becslést az ennek megvalósításával járó gazdasági hatásokra vonatkozóan.

2.6.4.4 Harmadik ország légi járművén használt repülőelektronika megfelelésének ellenőrzése

Az alaprendelet 12. cikke szerint a Közösség és harmadik ország által kötött vonatkozó megállapodások alapján az Ügynökség elfogadhatja az adott ország légügyi hatósága által kiállított tanúsítványokat. Ez a repülőelektronikai berendezésekre és azok meglétére is vonatkozik, figyelembe véve a légiforgalmi szabályokat és a légi szabályokat. Ezenkívül kiterjed azok bármilyen előre látható üzemeltetési feltétel mellett történő használatára. Ilyen, a kölcsönös elismerésre vonatkozó megállapodás hiányában az Ügynökségnek minden vonatkozó szempontot ki kell vizsgálnia, mielőtt kiadná a harmadik ország üzemeltetőjétől az Unió légterébe történő belépéshez megkövetelt engedélyt.

Amennyiben az Ügynökség ATM/ANS szolgáltatásokkal kapcsolatos szerepköre a SES jogi keretrendszerébe kerülne beillesztésre, a következő rendelkezések alkalmazására kerülne sor:

- Az 549/2004/EK rendelet 7. cikke, amely az Unión kívüli államoknak lehetőséget ad arra, hogy a SES rendszerrel összefüggésben megállapodásokat kössenek; mindazonáltal az említett cikknek nem célja, hogy a felszerelésre vonatkozó követelményekkel kapcsolatban megoldást nyújtson, és nem nyújt megfelelő jogalapot arra sem, hogy az alaprendeletben lefektetett tanúsítási köteleességek alól mentességet biztosítson;
- Az 552/2004/EK rendelet 5. cikke, amely előírja a gyártók számára, hogy a légi "alkotóelemeiről" megfeleléségi nyilatkozatot írjanak alá, amely kiterjed a repülőelektronikát tartalmazó dobozra, de annak fedélzeti telepítés utáni biztonságára és teljesítményére nem.

A jelen pontban leírt helyzet közlekedésbiztonsági hatására már adtunk becslést a fenti 2.6.3 pontban. Gazdasági szempontból megjegyezhetjük, hogy a SES keretrendszerből hiányozhat az egyértelmű jogi megfogalmazás, és a rendszer bizonyos jogi hiányosságokkal is rendelkezhet. A hiányosságok megszüntetésére és a kérdések tisztázására természetesen erőfeszítéseket kellene majd tenni. Ugyanakkor lehetetlen bármilyen realiztikus feltételezés alapján számszerűsíteni az ehhez szükséges erőforrásokat. **A 0A, illetve a 0C lehetőség gazdasági hatását ezért csak úgy tekinthetjük, mint negatív hatás.** Ezzel szemben a 0B lehetőség nem jár további költséggel.

2.6.4.5 Kárköltések

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

Azonban a fenti 2.6.3 pont azzal zárult, hogy míg a 0A lehetőség megvalósításának negatív biztonsági hatása lenne a jövőbeli kihívásokat tekintetbe véve, a másik két megoldás, a 0B, illetve a 0C lehetőség megvalósítása pozitív közlekedésbiztonsági hatással járna úgy, hogy a 0B hatása majdnem kétszer olyan jó lenne, mint a 0C megoldásé. Ezenkívül a 2.3.1.8 pont azzal zárult, hogy az EU 27 + 4 államban bekövetkező, ATM/ANS tényezőkkel közvetlenül vagy közvetve összefüggő légiközlekedési balesetek és váratlan események költsége évenként 680 millió euró, azaz 680 000 000 euró/év nagyságrendű.

Ennek alapján feltételezhető, hogy a **0A lehetőség** megvalósítása biztosan nem fog előnyökkel járni a későbbi kihívások tekintetében: **pénzben kifejezve 0 megtakarítással jár.** Másfelől azonban, bár a biztonsági értékelés során a 0B jobb pontszámot ért el, mint a 0C, a **0B és a 0C lehetőség** megvalósítása kapcsán egyaránt 1 %-os előnyt jelző rendkívül óvatos becslés azt mutatja, hogy az előnyt az **éves szinten maximum 6 800 000 eurós kár megelőzése biztosítja.**

2.6.4.6 Az Ügynökség által végzett biztonsági elemzés és szabályalkotás

Miután a SES keretrendszer már megállapította a közösségi kompetenciát, feltételezzük, hogy egyik lehetőség megvalósítása sem vezet olyan változásokhoz, amelyek a szabályalkotás vagy a biztonsági elemzés tekintetében befolyásolnák az illetékes hatóságokat vagy az iparág érintettjeit.

Ennek alapján abból indulhatunk ki, hogy az **Ügynökség által** az ATM/ANS területeken **elvégzendő szabályalkotási tevékenységekhez igényelt FTE-k száma 9 (1 vezető + 7 adminisztrátor + 1 asszisztens).** **Úgy gondoljuk, hogy még 2 FTE szükséges ahhoz, hogy a szabályalkotást a biztonsági adatok megfelelő elemzésével és biztonsági kutatással támogassa.**

Az Ügynökség számára szükséges további erőforrások mértékét 11 FTE = 1 650 000 euró/év nagyságrendűnek értékeltük a 0B, illetve a 0C lehetőség megvalósítására vonatkozóan, amely nem tartalmazza a kiküldetéseket, a csoportmunkákat és a tanulmányokat.

Feltételezzük, hogy függetlenül attól, hogy a 0B vagy a 0C lehetőség kerül-e megvalósításra, az EUROCONTROL továbbra is támogatja az EK-t a SES azon szempontjai tekintetében, amelyek nem kapcsolódnak a biztonsági szabályozáshoz. Ezért nem tételezzük fel, hogy az EUROCONTROL fel tudna szabadítani FTE-t, bár személyzetének jelenleg az SRU által szabályalkotási tevékenységek kapcsán alkalmazott néhány tagját esetleg átirányíthatná más feladatok elvégzésére.

2.6.4.7 A gazdasági hatás összefoglalása

Az **Ügynökség költségvetésének**, akár a 0B, akár a 0C lehetőség megvalósítására kerül sor, többé-kevésbé **21 további FTE** (10 a szabványosítási vizsgálatokhoz + 9 a szabályalkotáshoz + 2 a biztonsági elemzéshez) költségeit kell fedeznie. 150 000 euró/FTE költséget feltételezve ez **az Ügynökségnek éves szinten 3 150 000 eurós közvetlen költséget jelent**, amely nem tartalmazza a kiküldetéseket, a csoportmunkákat és a tanulmányok költségeit, mivel azok már szerepelnek a jelenleg is alkalmazott rendszerben.

A korábbi alpontokban megfogalmazott következtetéseket figyelembe véve az érintettekre gyakorolt gazdasági hatás áttekintéséhez az alábbi táblázatot állítottuk össze a három lehetőség gazdasági hatásainak összefoglalására.

Becsült költség a jogi keretrendszer függvényében	Ezer euró/év		
	0A	0B	0C
	Nem terjed ki az ATM/ANS szolgáltatásokra	EASA alaprendele t	EASA a SES rendszeren belül
EASA által végzett szabványosítási vizsgálatok	0	- 762	- 762
"Horizontális" szabályok az irányítási rendszerek részére	0	- 11 227	- 5 613
A karbantartó szervezetek felügyelete	0	0	0
Harmadik ország légi járművén lévő repülőelektronika megfelelése	Negatív, de nem számszerűsíthető	0	Negatív, de nem számszerűsíthető
Elkerült káresemények	0	- 6 800	- 6 800
Közös szabályok	0	1 650	1 650
ÖSSZESEN	0	- 17,139	- 11,525

20. táblázat: A kiválasztott jogi megoldás függvényében bemutatott gazdasági hatás összefoglalása

Ez a táblázat azt mutatja, hogy **bár nagyobb költséget jelent az Ügynökség részére, a 0B és a 0C lehetőség is nagyobb gazdasági előnyt biztosít a közösség számára: a 0C esetében ennek nagyságrendje 11 millió euró/év, a 0B esetében pedig körülbelül 17 millió euró/év.**

A 20. táblázatban szereplő pénzügyi feltételeket a következő táblázatban pontszámokká alakítjuk.

Konkrét célkitűzések/Eredménymutatók	A lehetőségek pontozása		
	0A	0B	0C
Az EASA szerepének betöltője	Nem terjed ki az ATM/ANS szolgáltatásokra	EASA alaprendele t	EASA a SES rendszeren belül
Más szabályozási formáktól egyértelműen elkülönülő biztonsági szabályozás	Nem kapcsolódik a gazdaságossághoz		
Az EASA szabályalkotási eljárás alkalmazása (ATM/ANS szolgáltatásokra)	0	- 2	- 2
ATM/ANS-re irányuló szabványosítási vizsgálatok	- 2	2	2
Az EASA biztonsági szabályozási keretrendszerén belül megvalósított ATM/ANS	- 3	3	2
Horizontális szabályok az irányítási rendszerekre vonatkozóan	0	3	2
A hatóságok és a szolgáltatók szerepeinek egyértelmű elkülönítése	Nem kapcsolódik a gazdaságossághoz		
A 4 vagy annál több államban működő szolgáltatók tanúsításának az alapja	Felmérését lásd a 2.11 pontban		
Az AFIS és az előtérkezelés egyszerűsítése (de egységes szabályok alkalmazása ezeken a	Felmérését lásd a 2,10 pontban		

területeken)			
Hatásvizsgálat minden javasolt szabállyal kapcsolatban	0	0	0
Kapcsolódás más szabályozási formákhoz	Nem kapcsolódik a gazdaságossághoz		
A hatóságok megállapodása az erőforrások racionális felhasználásáról	Felmérését lásd a 2.11 pontban		
Következetes folyamat az ACC funkciók felügyeletére	Nem kapcsolódik közvetlenül törvényhez		
ÖSSZESEN	- 5	6	4
ÁTLAGOS PONTSZÁM (/5 számszerűsített paraméter)	- 1	1.2	0.8
SÚLYOZOTT PONTSZÁM (2-szeres pontszám a gazdaságossággal való összefüggés esetén)	- 2	2.4	1.6

21. táblázat: A 0A, 0B és a 0C lehetőség gazdasági hatásának pontozása

2.6.5. Környezeti hatás

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

2.6.6 Társadalmi hatás

2.6.2.1 Illetékes hatóságok

A fenti 2.6.4 pontban szereplő gazdasági értékelésnél is felhasznált számok alapján a következő fő hatások láthatók előre:

- A szakmabeli véleményezésekhez több ellenőrt már nem delegáló 30 illetékes hatóság összesen 8 FTE-nyi erőforrást fog megtakarítani;
- Ez átlagosan kevesebb, mint 0,3 FTE/hatóság;
- Figyelembe véve, hogy sok szakértő egyetért abban, hogy a hatóságok ATM/ANS területeken folytatott tanúsítási és felügyeleti feladatainak végrehajtásához rendelkezésre álló erőforrásai alig elégségesek, hacsak nem egyenesen elégtelenek, ez a minimális FTE csökkenés igen könnyen átirányítható hasonló feladatok elvégzésére ugyanannál a szervezetnél.

Végezetül, a hatóságokra gyakorolt társadalmi hatás a három lehetséges megoldás mindegyike esetében elhanyagolható lesz.

2.6.6.2 Ágazat

A 2.6.4.2 pontban úgy becsültük, hogy a 0B lehetőség mind a 162 érintett szervezetnek 0,5 FTE megtakarítást fog lehetővé tenni. Társadalmi vonatkozásban a vállalatonkénti 0,5 FTE nagyon könnyen eltűnhet, ezért a társadalmi hatás még rájuk nézve is minimális.

A 0C lehetőség megvalósítása esetén a társadalmi hatás feleződik.

2.6.6.3 Az EUROCONTROL és az Ügynökség

A repülésbiztonság területén az ATM/ANS illetékességű hatóságok az ICAO USOAP látogatásokon kívül potenciálisan három különböző típusú ellenőrzésnek lehetnek kitéve:

- az EUROCONTROL által végrehajtott ESIMS;
- a SES rendszerben szereplő "szakmabeli véleményezés";
- az ATM/ANS területén végrehajtott EASA szabványosítási vizsgálatok.

Egyértelmű, hogy a többé-kevésbé azonos ellenőrzések ilyen megsokszorozása se nem szükséges, se nem kívánatos. Ezért a 2.6.4.1 pontban úgy becsültük meg, hogy a megduplázott vizsgálatok megszüntetése érdekében be kell fejezni az EUROCONTROL EU 27 + 4 államra kiterjedő ESIMS programját. **Ez 10 FTE elvesztésével fog járni,** elsősorban az SRU-ban.

Az átmeneti időszakban azonban, amíg az Ügynökség átveszi az új kompetenciákat, hiány lesz a megfelelő számú és felkészültségű szakemberekben. Az Ügynökség egyszerűen felhasználhatná ezt a 10 FTE-t a szabványosítási vizsgálatok lefolytatásához, és így az EUROCONTROL-ra gyakorolt társadalmi hatás minimalizálható lenne.

A 2.6.4.7 pontban ugyancsak bemutattuk, hogy az Ügynökségnél körülbelül 21 új állást fog fokozatosan létrejönni.

2.6.6.4 A társadalmi hatás összefoglalása

Az előző pontokban szereplő megfontolásokat az alábbi táblázatban alakítottuk át a vonatkozó eredménymutatókhoz felhasználható pontszámokká.

Konkrét célkitűzések/Eredménymutatók	A lehetőségek pontozása		
	0A	0B	0C
Az EASA szerepének betöltője	Nem terjed ki az ATM/ANS szolgáltatásokra	EASA alaprendelet	EASA a SES rendszeren belül
Más szabályozási formáktól egyértelműen elkülönülő biztonsági szabályozás	Nem kapcsolódik közvetlenül törvényhez		
Az EASA szabályalkotási eljárás alkalmazása (ATM/ANS szolgáltatásokra)	0	0	0
ATM/ANS-re irányuló szabványosítási vizsgálatok	0	2	3
Az EASA biztonsági szabályozási keretrendszerén belül megvalósított ATM/ANS	Nem kapcsolódik közvetlenül törvényhez		
Horizontális szabályok az irányítási rendszerekre vonatkozóan	Nem kapcsolódik közvetlenül törvényhez		
A hatóságok és a szolgáltatók szerepeinek egyértelmű elkülönítése	Nem kapcsolódik közvetlenül törvényhez		
A 4 vagy annál több államban működő szolgáltatók tanúsításának az alapja	Nem kapcsolódik közvetlenül törvényhez		
Az AFIS és az előtérkezelés egyszerűsítése (de egységes szabályok alkalmazása ezeken a területeken)	Nem kapcsolódik közvetlenül törvényhez		
Hatásvizsgálat minden javasolt szabállyal kapcsolatban	Nem kapcsolódik közvetlenül törvényhez		
Kapcsolódás más szabályozási formákhoz	Nem kapcsolódik közvetlenül törvényhez		
A hatóságok megállapodása az erőforrások racionális felhasználásáról	Nem kapcsolódik közvetlenül törvényhez		
Következetes folyamat az ACC funkciók felügyeletére	Nem kapcsolódik közvetlenül törvényhez		
ÖSSZESEN	0	2	3
ÁTLAGOS PONTSZÁM (/2 számszerűsített paraméter)	0	1	1.5
SÚLYOZOTT PONTSZÁM (2-szeres pontszám a társadalmi hatásokkal való összefüggés esetén)	0	2	3

22. táblázat: A 0A, 0B és a 0C lehetőség társadalmi hatásának pontozása

2.6.7 A jelenlegi EASA hatókörön kívül eső egyéb közösségi követelményekre gyakorolt hatás

2.6.7.1 "Új megközelítés"

Az ipari termékek szabványosítására és biztonságára vonatkozó "új megközelítést" egy 1985. évi tanácsi állásfoglalás⁵⁴ kezdeményezte. Ez négy alapvető elvre épül:

- A törvényi beavatkozás az alapvető követelményekre korlátozódik;
- A műszaki szabályok elfogadása megfelelő tapasztalattal és kompetenciával rendelkező szervezetekre van bízva;
- A közösségi (illetve tanúsítási) specifikációs előírások jogilag nem kötelező erejűek;
- Lehetőség a megfelelés elfogadható eszközei (MAC) alternatív változatának alkalmazására.

A termékek vonatkozásában az EASA "rendszer" nem felel meg teljes egészében az "új megközelítésnek", de elveit a biztonsági szempontból kulcsfontosságú területeken is alkalmazza.

A SES rendszer megközelítése ennek ellenkezője: nincsenek benne alapvető követelmények a szolgáltatásokra vonatkozóan (csak a rendszerekre vonatkozóan, az 552/2004/EK rendelethez csatolva), ugyanakkor a műszaki részleteket gyakran kötelező érvényű végrehajtási szabályok határozzák meg.

Ezenkívül az "új megközelítés" tíz fő elemet tartalmaz. Ezek közül az első arra szolgál, hogy elkerülhető legyen a különböző forrásokból származó jogi előírások elterjedése. A 0A és a 0C lehetőség egyértelműen nem felel meg ennek, míg a 0B tökéletesen összhangban van vele.

2.6.7.2 Légi fuvarozók engedélyezése

A 2047/2002/EK tanácsi rendelet⁵⁵ 9. cikke egyértelműen meghatározza, hogy a légi fuvarozók működési engedélyének kiadása és érvényessége minden esetben attól függ, hogy az adott fuvarozó rendelkezik-e a működési engedélyben szereplő tevékenységeket meghatározó és a vonatkozó biztonsági kritériumoknak megfelelő érvényes légi üzemeltetői engedéllyel (AOC). Ebből adódóan a biztonsági kritériumokat jelenleg az alaprendelet határozza meg, míg a fent említett tanácsi rendelet tartalmaz minden más, a tevékenységhez kapcsolódó szempontot (üzleti tervet, pénzügyi stabilitást, biztosítást stb.)

A 0A és a 0C lehetőség megvalósítása esetén a SES elvek érvényben maradnak, és ezért – bár az azokban szereplő "tanúsítási" és "kijelölési" folyamatok eltérőek – az előbbi az említett gazdasági/üzleti szempontokat is tartalmazza, míg az utóbbi nem kerül meghatározásra a Közösség szintjén.

A 0B lehetőség megvalósítása a két kérdés jobb elkülönítését fogja eredményezni, a magas szintű szakértői csoport ajánlásaival és a repülés más területein már alkalmazott megközelítéssel összhangban.

⁵⁴ A Tanács 1985. május 7-i állásfoglalása a műszaki harmonizáció és szabványok új megközelítéséről (HL C 136., 1985.6.4., 1. o.).

⁵⁵ A Tanács 2407/92/EGK rendelete (1992. július 23.) a légi fuvarozók engedélyezéséről (Hivatalos Lap L 240., 1992.8.24., 1. o.).

2.6.7.3 Az egyéb közösségi követelményekre gyakorolt hatás összefoglalása

A fenti pontokban szereplő megfontolásokat az alábbi táblázatban alakítottuk át a vonatkozó eredménymutatókhoz felhasználható pontszámokká.

Konkrét célkitűzések/Eredménymutatók	A lehetőségek pontozása		
	0A	0B	0C
Az EASA szerepének betöltője	Nem terjed ki az ATM/ANS szolgáltatásokra	EASA alaprendelet	EASA a SES rendszeren belül
Más szabályozási formáktól egyértelműen elkülönülő biztonsági szabályozás	Ebben az összefüggésben nem értelmezhető		
Az EASA szabályalkotási eljárás alkalmazása (ATM/ANS szolgáltatásokra)	Ebben az összefüggésben nem értelmezhető		
ATM/ANS-re irányuló szabványosítási vizsgálatok	Ebben az összefüggésben nem értelmezhető		
Az EASA biztonsági szabályozási keretrendszerén belül megvalósított ATM/ANS	Ebben az összefüggésben nem értelmezhető		
Horizontális szabályok az irányítási rendszerekre vonatkozóan	-3	3	-2
A hatóságok és a szolgáltatók szerepeinek egyértelmű elkülönítése	Ebben az összefüggésben nem értelmezhető		
A 4 vagy annál több államban működő szolgáltatók tanúsításának az alapja	Ebben az összefüggésben nem értelmezhető		
Az AFIS és az előtérkezelés egyszerűsítése (de egységes szabályok alkalmazása ezeken a területeken)	Ebben az összefüggésben nem értelmezhető		
Hatásvizsgálat minden javasolt szabállyal kapcsolatban	Ebben az összefüggésben nem értelmezhető		
Kapcsolódás más szabályozási formákhoz	- 3	3	1
A hatóságok megállapodása az erőforrások racionális felhasználásáról	Ebben az összefüggésben nem értelmezhető		
Következetes folyamat az ACC funkciók felügyeletére	Ebben az összefüggésben nem értelmezhető		
ÖSSZESEN	- 6	6	- 1
ÁTLAGOS PONTSZÁM (/2 számszerűsített paraméter)	- 3	3	- 0.5
SÚLYOZOTT PONTSZÁM (1-szeres pontszám más törvényekkel való összefüggés esetén)	- 3	3	- 0.5

23. táblázat: A 0A, 0B és 0C lehetőség összehasonlítása más közösségi jogszabályokkal való összefüggés tekintetében

2.6.8 Többszemponútú elemzés (MCA) és a javasolt lehetőség

A 2.1.2 pontban leírt módszertan szerint az egyes lehetőségek pontszámait az alábbi MCA mátrixban jelentik.

A lehetőségek jogi keretrendszer szerint súlyozott pontszáma		0A	0B	0C
Hatás típusa	Súlyozási együttható	Nem terjed ki az ATM/ANS szolgáltató-sokra	EASA alap-rendelet	EASA a SES rendszeren belül
Biztonsági	3	- 4.32	9	5.01
Gazdasági	2	- 2	2.4	1.6
Környezeti	3	0	0	0
Társadalmi	2	0	2	3
Más uniós jogszabályra vonatkozó	1	- 3	3	- 0.5
SÚLYOZOTT VÉGEREDMÉNY		- 9.32	16.4	9.11

24. táblázat: A jogi keretrendszer több szempontú elemzése

A fenti táblázat azt mutatja, hogy a 0B lehetőség pontszámai kétszer olyan jók, mint a 0C lehetőséghez tartozók, míg a 0A megoldás globális hatása negatív. A 0B lehetőség jellemzői:

- A biztonság tekintetében majdnem kétszer olyan jó pontszámokat ér el, mint a 0C;
- A legkisebb költségű megoldás, amely az EK szempontjából évi 3,15 millió euróba kerül az Ügynökség további 21 munkatársa kapcsán, de a légi közlekedés érintettjei szintjén körülbelül 17 millió euró/év megtakarítást biztosít;
- Nincs jelentős társadalmi hatása;
- Teljes mértékben megfelel az "új megközelítésnek", valamint a biztonság és a szabályozás más formái, illetve az állami beavatkozás elkülönítésére vonatkozó elvnek.

2.7 Üzemeltetési koncepció

2.7.1 Alternatív lehetőségek

Az "üzemeltetési koncepció" (vagy ATM üzemeltetési koncepció) kifejezés különbözőképpen értelmezhető, mely értelmezések közül a következők a legjelentősebbek:

- Konkrét légtérhez nem kötődő koncepcionális absztrakt modellek fejlesztése. A modellekben szereplő általános légtértípusokban adott technológiák használatosak, adott szabályok érvényesek és számos szereplő (pl. légtérhasználók és ATS szolgáltatók) tölt be különböző szerepeket;
- Konkrét légtérhez történő belépéssel és az abban nyújtott szolgáltatásokkal kapcsolatos, a megfelelő jogi személyiségű társaságra (pl. légtérhasználókra, valamint ANSP szolgáltatókra) vonatkozó szabályok megnevezése és életbe léptetése.

Európában az elmúlt évtizedek alatt az EUROCONTROL munkája gyakran az elsőként megadott meghatározásra összpontosított, így például a kilencvenes években, amikor az alap RNAV bevezetéséhez kapcsolódó "általános" üzemeltetési koncepció kidolgozására került sor, illetve a mostani évtized elején, amikor az RVSM rendszerrel kapcsolatosan végezték el ugyanezt a munkát. A különböző típusú légtérekre (és más más időszakaszokra) vonatkozó általános üzemeltetési koncepciók meghatározása jelenleg a SESAR egyik kiemelt, fő feladata. Ez kormányzati jellegű tevékenységnek, szolgáltatási

tevékenységnek, de tágabban értelmezve akár fejlesztési tevékenységnek is tekinthető. Ez utóbbi esetben a tevékenység az alaprendelet hatályán kívül esne, bár a biztonsági értékelés korai és önkéntes kidolgozása, valamint a szabályozó hatóságokkal folytatott párbeszéd abban az esetben is felettebb kívánatos lenne.

A második definíció egy meghatározott földrajzi területhez kapcsolódó légtér (pl. a CTR, vagyis egy repülőtér körülvevő ellenőrzött légtérrész) pontos kiterjedését, alakját és határait érintő konkrét döntéseket, valamint az adott légtér besorolásának (pl. ICAO A-osztályú, ami azt jelenti, hogy alapesetben csak műszeres repülési képességgel rendelkező légi járművek belépése engedélyezett), a légtérhasználók által alkalmazott repülőelektronikára vonatkozó követelményeknek és a kapcsolódó pilótaképzésnek, a műszeres indulások, műszeres megközelítések és leszállások jóváhagyott szabványos útvonalainak, a kötelezően biztosítandó ATC szolgáltatásoknak stb. a meghatározását jelenti. Ezek a tevékenységek, amelyek akár a fentebb leírt, az első lehetséges értelmezés szerinti tevékenység során kidolgozott általános rendelkezések előnyeit is kihasználhatják, konkrét kötelezettségeket is kiszabnak és jogokat is adnak a légi közlekedés különböző érintettjei, így például mindenképp a légtérhasználók és az ANSP szolgáltatók, de bizonyos alacsony szintű műveletek esetében a repülőtér-üzemeltetők számára is. Az üzemeltetési koncepció e második típusú meghatározása szerinti tevékenységek kormányzati vagy szolgáltatási jellegűeknek tekinthetők.

A érintettek fentebb összefoglalt kérdésekre vonatkozó (NPA 2007-16 dokumentumban található) 1. kérdésre adott válaszai alapján az üzemeltetési koncepció alábbi alternatív lehetőségeit neveztük meg a jelen dokumentum 2.5.2 pontjában:

- 1A): Az általános üzemeltetési koncepciók (pl. a SESAR kidolgozása) és az egy adott légtérben alkalmazott üzemeltetési koncepciókra vonatkozó döntések is kormányzati jellegűek, és az alaprendelet cikkeinek hatálya alá tartoznak;
- 1B): Az általános üzemeltetési koncepciók (pl. a SESAR kidolgozása) és az egy adott légtérben alkalmazott üzemeltetési koncepciókra vonatkozó döntések is szabályozott tevékenységek, amelyeket a szolgáltatók az alaprendeletben meghatározott alapvető követelmények alapján végeznek;
- 1C): Az általános üzemeltetési koncepciók (pl. a SESAR kidolgozása) nem tartoznának az alaprendelet hatókörébe, míg az egy adott légtérben alkalmazott üzemeltetési koncepciókra vonatkozó döntések kormányzati jellegűek, és az alaprendelet törvénycikkeinek hatálya alá esnek;
- 1D): Az általános üzemeltetési koncepciók (pl. a SESAR kidolgozása) nem tartoznának az alaprendelet hatókörébe, míg az egy adott légtérben alkalmazott üzemeltetési koncepciókra vonatkozó döntések szolgáltatási jellegűek, és az alaprendeletben meghatározott alapvető követelmények alapján kerülnek elvégzésre.

2.7.2 Célcsoport és az érintett szervezetek száma

2.7.2.1 Különböző szerepek

Az üzemeltetési koncepciók jellegének meghatározására irányuló fenti négy alternatív lehetőség alapján a különböző szervezetek az alábbi 24. táblázatban bemutatott különböző szerepeket fogják betölteni. A táblázatban szereplő "koncepciófejlesztők" kifejezés azokat a SESAR rendszerhez kapcsolódó szervezeteket jelöli, amelyek ténylegesen részt vesznek a különböző típusú európai légterek **általános** üzemeltetési koncepcióinak kidolgozásában.

Választási lehetőség	Ügynökség*	koncepció-fejlesztők	illetékes hatóságok	ATSP szolgáltatók	más érintettek
----------------------	------------	----------------------	---------------------	-------------------	----------------

		(általános)			
1A	Együttműködés a SESAR-ral a kidolgozandó végrehajtási szabályok alapján	Az EASA szabályai szerint	Döntés a hozzájuk tartozó légtérben alkalmazandó konkrét koncepcióról	A szabályok és a döntések betartása (pl. földi berendezések telepítése)	A szabályok és a döntések betartása (pl. repülőelektronika kötelező megléte)
1B	Mint az 1A-nál + a SESAR szervezetek felügyeletének ellátása	Szabályozott tevékenység	Az ANSP-k tanúsításáért és felügyeletéért felel	Döntés a hozzájuk tartozó légtérben alkalmazandó konkrét koncepcióról	Mint fent
1C	Nincsenek általános koncepcióra alkalmazható hivatalos szabályok	Az EASA alaprendelet hatókörén kívül esnek	Döntés a hozzájuk tartozó légtérben alkalmazandó konkrét koncepcióról	A szabályok és a döntések betartása (pl. földi berendezések telepítése)	Mint fent
1D	Nincsenek általános koncepcióra alkalmazható hivatalos szabályok	Az EASA alaprendelet hatókörén kívül esnek	Az ANSP-k tanúsításáért és felügyeletéért felel	Döntés a hozzájuk tartozó légtérben alkalmazandó konkrét koncepcióról	Mint fent

* a 2.6 pontban már leírt szabványosítási vizsgálatokon felül

25. táblázat: A különböző szervezetek szerepe

A fenti táblázatból kitűnik, hogy a légi közlekedés érintettjeinek, csakúgy mint más érintetteknek, mindenféleképpen be kell tartaniuk a vonatkozó szabályokat és döntéseket, amely utóbbiakat vagy az illetékes hatóságok, vagy az illetékes ATSP-k hozzák meg. Másképpen kifejezve, a szerepük nem fog attól függően változni, hogy a fenti négy lehetséges megoldás közül melyik kerül megvalósításra. Ebből adódóan nem szükséges részletes becslést adni az ebbe a kategóriába tartozó érintett szervezetekről. Ezenkívül a légi műveletekben közvetlenül részt nem vevő, például tervezési, gyártási vagy karbantartási feladatokat végző szervezeteket e lehetőségek egyike sem fogja érinteni.

Ezért a következő 2.7.2.2, 2.7.2.3 és 2.7.2.4 pontokban csak az érintett hatóságok, ATSP-k és (általános) koncepciófejlesztők számát fogjuk megbecsülni.

2.7.2.2 Illetékes hatóságok

A fenti négy lehetséges megoldás mindegyike érinteni fogja (a 2.6.2.1 pont alatti becslésben szereplő) mind a 30 illetékes hatóságot, **valamint az Ügynökséget**; az EUROCONTROL biztonsági szabályozási tevékenységeit pedig a fenti 2.6 pont alatt tekintettük át.

2.7.2.3 Koncepciófejlesztők

Az EUROCONTROL új általános üzemeltetési koncepciók kidolgozásáért felelős ATM Stratégiai Igazgatóságát (DAS) az 1A, illetve az 1B lehetőség megvalósítása érintheti. Ez fordítva is igaz, mivel az 1C, illetve az 1D megvalósítása semmilyen tekintetben nem fogja érinteni, mivel ezek esetében az általános üzemeltetési koncepció nem fog az alaprendelet hatókörébe tartozni.

Ugyanez teljesül a SESAR megvalósítása érdekében alapított közös vállalkozás és a SESAR konzorcium kapcsán is.

Ezért feltételezhető, hogy az 1A és az 1B lehetőség megvalósítása esetén az érintett szervezetek száma 3 lesz, de a fennmaradó két lehetőség megvalósulása egyetlen koncepciófejlesztőt sem érinti.

2.7.2.4 ATSP szolgáltatók

Az ANSP szolgáltatók közössége rendkívül nagy, és olyan szervezetek is beletartoznak, mint például a műholdas navigációs jeleket, légiforgalmi információkat, felügyeleti hálózatokat, meteorológiai szolgáltatásokat és kommunikációs hálózatokat biztosító szolgáltatók. Ezek az említett szervezetek általában nagy területű légteret fednek le, de nem az ő feladatuk eldönteni, hogy általános vagy konkrét üzemeltetési koncepciót kell-e alkalmazni. Ezért az itt felsorolt négy lehetőség egyikének megvalósítása sem fogja érinteni őket.

A másik véglelet a földrajzilag nagyon kis területre korlátozott egyszerű ATS (pl. AFIS) szolgáltatásokat nyújtó szolgáltatók képezik, amelyek szintén nem játszanak semmilyen szerepet az üzemeltetési koncepció meghatározásában. Ezért a szervezeteknek ezt a kategóriáját is úgy tekintjük, mint amely nincs érintve.

Ugyanakkor az út közbeni, illetve a jelentős terminál területeken ATC szolgáltatásokat nyújtó polgári ATSP szolgáltatókat a négy lehetséges megoldás bármelyikének megvalósítása érinti, mivel a szerepük a megvalósított változat függvényében eltérő lehet. Jelenleg legalább egy ilyen szolgáltató működik minden egyes EU tagállamban, illetve az EASA-hoz társult államban (kivéve Liechtensteinben). **Ezért az esetlegesen érintett ATSP szolgáltatók száma**, a négy megnevezett lehetőség bármelyike kapcsán, **30-ra tehető**

2.7.2.5 Az érintett szervezetek összefoglalása

Végezetül a fenti 2.7.2.1-2.7.2.4 alpontokban ismertetett információk alapján az érintett szervezetek számára vonatkozó becslést az alábbi 26. táblázat tartalmazza:

LEHETŐSÉG		Becsült szám			
Azonosító	Ismertetés	Hatóságok	Koncepció-fejlesztők	ATSP szolgáltatók	Más érintettek
1A	Az általános üzemeltetési koncepciók az egy adott légtérben alkalmazott üzemeltetési koncepciókra vonatkozó döntések is kormányzati jellegűek, és az alaprendelet cikkeinek hatálya alá esnek.	30 + az Ügynökség	3	30	0
1B	Az általános üzemeltetési koncepciókat és az egy adott légtérben alkalmazott üzemeltetési koncepciókra vonatkozó döntéseket is a szolgáltatók határozzák és hozzák meg.		3	30	0
1C	Az általános üzemeltetési koncepciók nem tartoznak az EASA hatókörébe. Az egy adott légtérben alkalmazott üzemeltetési koncepciókra vonatkozó döntések kormányzati jellegűek.		0	30	0
1D	Az általános üzemeltetési koncepciók nem tartoznak az EASA hatókörébe. Az egy adott légtérben alkalmazott üzemeltetési koncepciókra vonatkozó döntéseket a szolgáltatók hajtják végre.		0	30	0

26. táblázat: Az üzemeltetési koncepciók által érintett szervezetek száma

2.7.3 A biztonsággal kapcsolatos hatás

Az 1C lehetőség megvalósulása esetén az általános üzemeltetési koncepciók kidolgozása és érvényesítése (pl. a felső légtérre, nagy forgalmi sűrűségű terminál körzetére, vagy más, hasonló forgatókönyvre vonatkozóan) nem tartozna az alaprendelet hatálya alá, mint most. Ez azonban nem zárna ki, hogy a koncepciófejlesztők a lehető legkorábban elvégezzék az (általános) biztonsági értékelést, lehetőség szerint információcserét folytassanak a biztonsági szabályozókkal és felülvizsgálatot kérjenek tőlük. Ezenkívül az 1C lehetőség megvalósulása esetén a konkrét légtérrészekért felelős illetékes hatóságok döntenének az ott alkalmazandó légi szabályokról, a különböző ATS egységek felelősségi körébe tartozó területek határáról, a rendelkezésre álló műszeres repülési útvonalak jóváhagyásáról, a fedélzeti berendezések kötelező meglétére vonatkozó követelményről stb. Ugyanakkor, nincs olyan bizonyíték, amely azt igazolná, hogy az általános üzemeltetési koncepciók kihagyása a biztonsági szabályok hatóköréből valaha is biztonsági problémákat okozott volna. Bármelyik változat is valósuljon meg, a kormányzati hatóságnak elegendő jogszabály által biztosított hatásköre van ahhoz, hogy ne csak az ANSP és az ATSP szolgáltatókra, hanem akár a repülés többi résztvevőjére, így a légi jármű- és a repülőtér-üzemeltetőkre is bármilyen szabályt bevezessen, vagy rájuk vonatkozó döntést hozzon.

Ezért a fenti minőségi értékelés elvégzését követően az 1C lehetőség megvalósítása biztonsági szempontból rendkívül pozitívnak tekinthető.

Az általános üzemeltetési koncepciók tekintetében az 1D lehetőség révén megvalósítható helyzet semmiben nem különbözik ettől. Azonban ebben az esetben a betartandó kötelezettségeket érintő döntéseket, legyen szó akár légi jármű- vagy repülőtér-üzemeltetők által betartandó kötelezettségekről, az állam vagy államok (többnemzetiségű funkcionális légtérblokkok esetén) által kijelölt (és az illetékes hatóság közlekedésbiztonsági felügyelete alá tartozó) elsőszámú polgári ATSP szolgáltató hozza meg.

Nincs olyan elem, ami alapján azt mondhatnánk, hogy ez a lehetőség nem lenne elég biztonságos. Mivel azonban az ATSP szolgáltatóknak nincs végrehajtási hatáskörük a többi érintettel szemben, a döntéseiket hivatalos bejelentés és végrehajtás céljából az illetékes hatóság felé kell továbbítaniuk. Másképpen megfogalmazva, a közlekedésbiztonsági kérdésekhez kapcsolódó döntési és megvalósítási folyamatok elkerülhetetlenül lassabban fognak zajlani. Ezért az Ügynökség azon a véleményen van, hogy **az 1D lehetőség biztonsági szempontból valamennyivel kevésbé optimális mint az 1C megoldás.**

Az 1A vagy 1B lehetőségek megvalósításával elérhető esetleges további biztonsági előnyök felmérése érdekében meg kell jegyezni, hogy amikor az EU Tanácsa létrehozta a SESAR megvalósítása érdekében alapított közös vállalkozást (SJU)⁵⁶, a (2) preambulumbekzdésben kijelentette, hogy annak azért kell a SES technológiai elemeit kidolgoznia, hogy **lehetőség nyíljon a légi közlekedés biztonságos és környezetbarát fejlődésére.** Ebből adódóan a Tanács a következő feladatokat írta elő a SJU számára ugyanabban a jogi aktusban:

- a léginavigációs szolgáltatók, a légtérhasználók, a szakszemélyzeti szövetségek, a repülőterek, a szektorhoz tartozó gyártó ipar, valamint a tudományos közösség, azaz a társadalom erős repülésbiztonsági kultúrával rendelkező szegmensének bevonása (az 1.5 cikkben szereplő felsorolás harmadik eleme);
- többek között az érvényesítési munka megszervezése, amely az Ügynökség értelmezésében a korai biztonsági értékelést is magában foglalja (az említett felsorolás negyedik eleme).

⁵⁶ A Tanács 219/2007/EK rendelete (2007. február 27.) az új generációs európai légiforgalmi szolgáltatási rendszer (SESAR) megvalósítása érdekében közös vállalkozás alapításáról (HL L 64., 2007.3.2., 1. o.).

Ily módon már meg vannak valósítva azok a rendelkezések, amelyek biztosítják, hogy a SESAR (általános) koncepciói a biztonsági értékelés figyelembevételével kerüljenek érvényesítésre. Ebből következik, hogy biztonsági szempontból **az 1A lehetőség megvalósítása nem lenne jobb az 1C megoldásnál, és az 1B sem vezetne jobb eredményre, mint az 1D.**

Végezetül a fenti 2.1.2 pontban ismertetett módszertan alkalmazásával (beleértve a biztonsági hatások 3-as súlyozási tényezőjét), valamint a 2.4.5 pont alapján alkalmazandó, a konkrét célkitűzésekhez kapcsolódó eredménymutatók kiválasztását követően pontszámokat rendelhetünk az üzemeltetési koncepciókkal kapcsolatos négy lehetőség biztonsági vonatkozású hatásához, ahogy azt a következő 27. táblázat bemutatja:

Konkrét célkitűzések/Eredménymutatók	A lehetőségek pontozása			
	1A	1B	1C	1D
Az üzemeltetési koncepció jellege és szabályozása	Általános + konkrét üzem. konc. (kormányzati jellegű)	Általános + konkrét üzem. konc. (szolgáltatósi jellegű)	Az általános üzem. konc. nem tartozik a hatókörbe. A konkrét kormányzati jellegű.	Az általános üzem. konc. nem tartozik a hatókörbe. A konkrét szolgáltatósi jellegű.
Más szabályozási formáktól egyértelműen elkülönülő biztonsági szabályozás	- 1	3	3	2
Az EASA szabályalkotási eljárás alkalmazása (ATM/ANS szolgáltatásokra)	- 1	- 1	3	3
ATM/ANS-re irányuló szabványosítási vizsgálatok	Ebben az összefüggésben nem értelmezhető			
Az EASA biztonsági szabályozási keretrendszerén belül megvalósított ATM/ANS	Ebben az összefüggésben nem értelmezhető			
Horizontális szabályok az irányítási rendszerekre vonatkozóan	Ebben az összefüggésben nem értelmezhető			
A hatóságok és a szolgáltatók szerepeinek egyértelmű elkülönítése	3	- 3	3	- 3
A 4 vagy annál több államban működő szolgáltatók tanúsításának az alapja	Ebben az összefüggésben nem értelmezhető			
Az AFIS és az előtérkezelés egyszerűsítése (de egységes szabályok alkalmazása ezeken a területeken)	Ebben az összefüggésben nem értelmezhető			
Hatásvizsgálat minden javasolt szabállyal kapcsolatban	Ebben az összefüggésben nem értelmezhető			
Kapcsolódás más szabályozási formákhoz	- 1	1	3	3
A hatóságok megállapodása az erőforrások racionális felhasználásáról	- 1	- 2	2	2
Következetes folyamat az ACC funkciók felügyeletére	Ebben az összefüggésben nem értelmezhető			
ÖSSZESEN	- 1	- 3	14	7
ÁTLAGOS PONTSZÁM (/5 számszerűsített paraméter)	- 0.2	- 0.6	2.8	1.4
SÚLYOZOTT PONTSZÁM (3-szoros pontszám a	- 0.6	- 1.8	7.4	4.2

biztonsággal való összefüggés esetén)				
--	--	--	--	--

27. táblázat: A üzemeltetési koncepciókra vonatkozó lehetőségek biztonsági hatásának pontozása

2.7.4. Gazdasági hatás

Az **1C lehetőséget**, vagyis azt, amely nem fogalmaz meg további szabályokat a SESAR fejlesztésére és a légügyi hatóságok felelőségi körébe tartozó légtér használatára és az abban nyújtott szolgáltatásokra vonatkozó döntések meghozásával kapcsolatos hagyományos szerepkörének fenntartására, úgy tekintjük, mint a jelenlegi helyzet meghatározását. Ennek a helyzetnek a törvénybe foglalása nem jár többletköltségekkel, míg az EASA által elvégzendő szabványosítási vizsgálatok végrehajtásának gazdasági hatását már felmértük a 2.6.4.1 pontban. Ezért ez a megoldás **sem további költségekhez, sem megtakarításhoz** nem vezet.

Az **1D lehetőség**, amely az ATSP szolgáltatókra ruházza azoknak a döntéseknek a felelősségét, amelyeket azután szükségszerűen a hatóságoknak kell közzétenniük és végrehajtaniuk, további munkaterheléssel jár, és ezért valamivel kevésbé optimális a gazdasági hatása, bár ennek a **további erőfeszítésnek** a mennyiségét nagyon nehéz megfelelő pontossággal megbecsülni. Ezért a jelen hatásvizsgálat céljából nagyon óvatos becsléssel éltünk: mindössze 1 további FTE-re lesz szükség az 1C lehetőséghez képest, aminek a költsége **138 600 euró/év** lesz.

Az **1A lehetőség** megvalósítása esetén a **3 SESAR koncepciófejlesztőnek és az Ügynökségnek** hivatalos kapcsolódási pontokat és kapcsolatokat kellene kiépítenie. Ezen szervezetek esetén 1 FTE költsége 150 000 eurós nagyságrendűre becsülhető. Az említett hivatalos koordináció biztosításához szervezetenként 1 FTE nagyságrendű erőforrásra, azaz összesen 4 FTE-re van szükség, amelynek költsége **600 000 euró/év**.

Végül az **1B lehetőség** megvalósulása esetén az Ügynökségnek kellene felügyeletet gyakorolnia a 3 SESAR fejlesztő felett. A 2.6.4.1 pontban szereplő becslés szerint egyetlen légügyi hatóság szabványosításához az Ügynökségnek éves szinten átlagosan **330 órára van szüksége**, amely a tényleges ellenőrzési vizsgálat idejéből, valamint a látogatás előtt és után végzett, ahhoz kapcsolódó irodai munkából tevődik össze.

Ebben az esetben 3 szervezet ellenőrzésére kerül sor, de a ténylegesen szükséges munka sokkal összetettebb lenne, mint az, amelyikre 2.6.4.1 pontban alkalmazott szabványos becslés vonatkozik. Itt olyan becslést használunk, amely szerint háromszor akkora erőfeszítésre van szükség. Ennek alapján az Ügynökségnek 3 x 330 óra = 990 óra/év időt kellene erre a feladatra fordítania. Figyelembe véve, hogy 3 szervezetről van szó, ez 2,35 FTE-t (2970/1260) igényelne, ami pénzben kifejezve **352 500 euró/év** (1 FTE = 150 000 euró) költséget jelentene.

A szabványosítási vizsgálatok azonban az ellenőrzött szervezetek részéről is erőfeszítést kívánnak. Abból a feltételezésből indulunk ki, hogy ezek a szervezetek ugyanakkora erőfeszítéseket fognak végezni, mint az Ügynökség, ugyanolyan bérköltség mellett. Ebből adódóan **a három koncepciófejlesztő teljes költsége ismét csak 352 500 euró/év lenne.**

Az 1B lehetőség megvalósítása az 1D megoldásával azonos gazdasági hatással lenne az ATSP szolgáltatókra.

A fenti becsléseket az alábbi 28. táblázat foglalja össze:

Az üzemeltetési koncepció becsült költsége	Ezer euró/év			
	1A	1B	1C	1D
	Általános + konkrét üzem. konc. (kormányzati jellegű)	Általános + konkrét üzem. konc. (szolgáltatási jellegű)	Az általános üzem. konc. nem tartozik a hatókörbe. A konkrét kormányzati jellegű.	Az általános üzem. konc. nem tartozik a hatókörbe. A konkrét szolgáltatási jellegű.
EASA	150	352.5	0	0
Nemzeti hatóságok	0	0	0	0
ATSP szolgáltatók	0	138.6	0	138.6
SESAR fejlesztők	450	352.5	0	0
ÖSSZESEN	600	843.6	0	138.6

28. táblázat: Az üzemeltetési koncepció szabályozási költségének összefoglalása

A gazdasági hatásra vonatkozó összes fenti becslés kifejezhető az alábbi 29. táblázatban szereplő pontszámokkal:

Konkrét célkitűzések/Eredmény-mutatók	A lehetőségek pontozása			
	1A	1B	1C	1D
Az üzemeltetési koncepció jellege és szabályozása	Általános + konkrét üzem. konc. (kormányzati jellegű)	Általános + konkrét üzem. konc. (szolgáltatási jellegű)	Az általános üzem. konc. nem tartozik a hatókörbe. A konkrét kormányzati jellegű.	Az általános üzem. konc. nem tartozik a hatókörbe. A konkrét szolgáltatási jellegű.
Más szabályozási formáktól egyértelműen elkülönülő biztonsági szabályozás	Nincs összefüggésben az üzem. konc. gazdasági hatásával			
Az EASA szabályalkotási eljárás alkalmazása (ATM/ANS szolgáltatásokra)	Nincs összefüggésben az üzem. konc. gazdasági hatásával			
ATM/ANS-re irányuló szabványosítási vizsgálatok	0	- 3	0	0
Az EASA biztonsági szabályozási keretrendszerén belül megvalósított ATM/ANS	Nincs összefüggésben az üzem. konc. gazdasági hatásával			
Horizontális szabályok az irányítási rendszerekre vonatkozóan	Nincs összefüggésben az üzem. konc. gazdasági hatásával			
A hatóságok és a szolgáltatók szerepeinek egyértelmű elkülönítése	0	- 1	0	- 1
A 4 vagy annál több államban működő szolgáltatók tanúsításának az alapja	Nincs összefüggésben az üzem. konc. gazdasági hatásával			
Az AFIS és az előtérkezelés egyszerűsítése (de egységes szabályok alkalmazása ezeken a területeken)	Nincs összefüggésben az üzem. konc. gazdasági hatásával			
Hatásvizsgálat minden javasolt szabállyal kapcsolatban	Nincs összefüggésben az üzem. konc. gazdasági hatásával			
Kapcsolódás más szabályozási formákhoz	- 2	- 3	0	0
A hatóságok megállapodása az erőforrások racionális felhasználásáról	Nincs összefüggésben az üzem. konc. gazdasági hatásával			
Következetes folyamat az ACC funkciók felügyeletére	Nincs összefüggésben az üzem. konc. gazdasági hatásával			
ÖSSZESEN	- 2	- 7	0	- 1
ÁTLAGOS PONTSZÁM (/3 számszerűsített paraméter)	- 0.67	- 2.33	0	- 0.33
SÚLYOZOTT PONTSZÁM (2-szeres pontszám a gazdaságossággal való összefüggés esetén)	- 1.34	- 4.66	0	- 0.66

29. táblázat: A üzemeltetési koncepciókra vonatkozó lehetőségek gazdasági hatásának pontozása

2.7.5 Környezeti hatás

Amint azt a fenti 2.7.3 pontban megjegyeztük, az EU Tanácsa már a SESAR-t bízta meg a "környezetbarát" üzemeltetési koncepciók kidolgozásával. Ezért a négy mérlegelt lehetőség mindegyikét környezeti szempontból semlegesként kell pontozni.

2.7.6 Társadalmi hatás

A bevont FTE-k száma, amint azt az előző, 2.7.4 pont is kiemelte, annyira alacsony, hogy a lehetséges négy megoldás közül egyiknél sem lehet jelentős társadalmi hatást kimutatni.

2.7.7 A jelenlegi EASA hatókörön kívül eső egyéb közösségi követelményekre gyakorolt hatás

Az 1C lehetőség megvalósulása sem a Tanács már említett, a SESAR megvalósítása érdekében alapított közös vállalkozást létrehozó rendeletére, sem az 551/2004/EK SES rendelet rendelkezéseire nincs hatással az államok saját légterük használatára vonatkozó döntési felelőssége tekintetében. A felelősségi körök e lehetőség szerinti alkalmazása nem lenne akadálya az SJU és az Ügynökség között a vonatkozó kompetenciák és erőforrások korlátai között kötött önkéntes megállapodásoknak.

Az 1B és az 1D lehetőség megvalósulása ezzel szemben hatással lenne a szerepek hatóságok és ATSP szolgáltatók közötti jelenlegi megosztására, és az 551/2004/EK rendelet jelentős módosítását kívánná meg.

Az 1A és az 1B lehetőség megvalósulása továbbá a 219/2007/EK tanácsi rendeletre is hatással lenne, az általános üzemeltetési koncepció fejlesztés megfelelő biztonsági rendelkezések szerinti érvényesítése során alkalmazandó hivatalos szabályokra vonatkozó igény megteremtésével.

A fentiek az alábbi 30. táblázatban foglaltak szerint fordíthatók le pontszámokká:

Konkrét célkitűzések/Eredménymutatók	A lehetőségek pontozása			
	1A	1B	1C	1D
Az üzemeltetési koncepció jellege és szabályozása	Általános + konkrét üzem. konc. (kormányzati jellegű)	Általános + konkrét üzem. konc. (szolgáltatási jellegű)	Az általános üzem. konc. nem tartozik a hatókörbe. A konkrét kormányzati jellegű.	Az általános üzem. konc. nem tartozik a hatókörbe. A konkrét szolgáltatási jellegű.
Más szabályozási formáktól egyértelműen elkülönülő biztonsági szabályozás	- 1	3	2	2
Az EASA szabályalkotási eljárás alkalmazása (ATM/ANS szolgáltatásokra)	Nem értelmezhető a más közösségi jogszabályokra gyakorolt hatásokkal összefüggésben			
ATM/ANS-re irányuló szabványosítási vizsgálatok	Nem értelmezhető a más közösségi jogszabályokra gyakorolt hatásokkal összefüggésben			
Az EASA biztonsági szabályozási keretrendszerén belül megvalósított ATM/ANS	Nem értelmezhető a más közösségi jogszabályokra gyakorolt hatásokkal összefüggésben			
Horizontális szabályok az irányítási rendszerekre vonatkozóan	Nem értelmezhető a más közösségi jogszabályokra gyakorolt hatásokkal összefüggésben			
A hatóságok és a szolgáltatók szerepeinek egyértelmű elkülönítése	0	- 2	0	- 2
A 4 vagy annál több államban működő szolgáltatók tanúsításának az alapja	Nem értelmezhető a más közösségi jogszabályokra gyakorolt hatásokkal összefüggésben			
Az AFIS és az előtérkezelés egyszerűsítése (de egységes szabályok alkalmazása ezeken a területeken)	Nem értelmezhető a más közösségi jogszabályokra gyakorolt hatásokkal összefüggésben			
Hatásvizsgálat minden javasolt szabállyal kapcsolatban	Nem értelmezhető a más közösségi jogszabályokra gyakorolt hatásokkal összefüggésben			
Kapcsolódás más szabályozási formákhoz	- 2	- 3	2	2
A hatóságok megállapodása az erőforrások racionális felhasználásáról	Nem értelmezhető a más közösségi jogszabályokra gyakorolt hatásokkal összefüggésben			
Következetes folyamat az ACC funkciók felügyeletére	Nem értelmezhető a más közösségi jogszabályokra gyakorolt hatásokkal összefüggésben			
ÖSSZESEN	- 3	- 2	4	2
ÁTLAGOS PONTSZÁM (/3 számszerűsített paraméter)	- 1	- 0.66	1.33	0.66
SÚLYOZOTT PONTSZÁM (1-szeres pontszám más törvényekre gyakorolt hatás esetén)	- 1	- 0.66	1.33	0.66

30. táblázat: Az üzemeltetési koncepció más közösségi jogszabályokra gyakorolt hatása

2.7.8 Többszemponú elemzés (MCA) és a javasolt lehetőség

A 2.1.2 pontban leírt módszertan és a 2.7.3-2.7.7 pontokban hozzárendelt pontszámok szerint többszemponú elemzés vonatkozásában a következő mátrix adható meg:

A lehetőségek üzemeltetési koncepció szerint súlyozott pontszáma		Lehetőségek			
		1A	1B	1C	1D
Hatás típusa	Súlyo- zási együtt- ható	Általános + konkrét üzem. konc. kormányzati jelleg	Általános + konkrét üzem. konc. szolgáltatás nyújtás	Az általános üzem. konc. nem tartozik a hatókörbe. Konkrét - kormányzati	Az általános üzem. konc. nem tartozik a hatókörbe. A konkrét szolgáltatási jellegű.
Biztonsági	3	- 0.6	- 0.8	7.4	4.2
Gazdasági	2	- 1.34	- 4.66	0	- 0.66
Környezeti	3	0	0	0	0
Társadalmi	2	0	0	0	0
Más uniós jogszabályra vonatkozó	1	- 1	- 0.66	1.33	0.66
SÚLYOZOTT VÉGEREDMÉNY		- 2.94	- 6.12	8.73	4.2

31. táblázat: Az üzemeltetési koncepciók többszemponú elemzése

A fenti táblázatból leolvasható, hogy az 1A és az 1B lehetőségek megvalósítása negatív súlyozott összpontszámot mutat. Ezért nem ajánlott az "általános" üzemeltetési koncepciók biztonsági szabályozásának rendelkezéseit beemelni az alaprendeletbe. Mindazonáltal ez nem akadályozná azoknak a SESAR JU és az Ügynökség közötti kölcsönös és önkéntes megállapodások megkötését, amelyek a SESAR eredmények érvényesítéséhez szabályozási szempontból is hozzájárulnának. A megmaradt lehetőség közül az 1C kétszer akkora pontszámot ért el, mint az 1D. Az 1C lehetőség jellemzői:

- biztonsági vonatkozásban az 1D lehetőség pontszámának kétszeresét érte el;
- nem okoz további költségeket;
- minimálisra csökkenti az EASA hatókörén kívüli más légitársasági jogszabályokra gyakorolt hatást, ugyanakkor semleges környezeti és társadalmi hatással jár.

2.8 Légiforgalmiáramlás-szervezés (ATFM)

2.8.1 Alternatív lehetőségek

A fenti 2.5.2 pont a következő alternatív lehetőségeket nevezte meg az ATFM szolgáltatással kapcsolatban:

- 3A): Az ATFM szabályozási/kormányzati jellegű;
- 3B): Az ATFM szabályozott kérdés, mivel szolgáltatás, illetve üzemeltetési funkció;
- 3C): Az ATFM uniós szinten szabályozási funkció. A helyi (vagy regionális) ATFM szabályozott kérdés.

2.8.2 Célcsoport és az érintett szervezetek száma

2.8.2.1 Illetékes hatóságok

A három lehetséges megoldás mindegyike érinteni fogja **mind a 30 illetékes hatóságot** (amelyek számát a fenti 2.6.2.1 bekezdésben becsültük meg) **és az Ügynökséget**.

Az EUROCONTROL biztonsági szabályozási tevékenységét a fenti 2.6 pontban már felmértük. Ez semmilyen hatásnak nem lesz kitéve.

2.8.2.2 ATFM szolgáltatók

Jelenleg a központi áramlásszervező egység (CFMU) alkotja az európai ATFM gerincét. Ezt a Brüsszel melletti székhelyű szervezetet az EUROCONTROL irányítja. A három lehetséges megoldás mindegyike hatással lesz erre az egységre.

Ezenkívül Izland kivételével gyakorlatilag mindegyik európai körzeti irányító központban (ACC) vannak áramlásszervezői beosztások (FMP). Izland esetében az észak-atlanti körzet keretei között történik a légi forgalom kezelése. A többi uniós tagállamban és az EASA rendszerhez társult államokban működő ACC-ket 28, a saját légtérükben folyó átmenő forgalom kezelésére kijelölt 28 ATSP szolgáltató irányítja. Liechtensteinben és Luxemburgban nem működik kifejezetten erre a feladatra kijelölt szolgáltató.

A jövőben esetleg "regionális" FMP-k létrehozására is sor kerülhet (pl. az ACC-nkénti egy helyett funkcionális légtérblokkonként egy FMP felállítására). Ez nem fogja megváltoztatni a funkció jellegét. Így tevékenységük jellegére vonatkozóan a helyi és a regionális FMP-k hasonlóknak tekinthetők. A mennyiségi szempontokat tekintve egy ilyen tendencia, amennyiben sor kerül rá, csökkentené az FMP-k számát. Mivel az esetleges hatás két tényező szorzataként áll elő (egy szervezetre gyakorolt hatás szorozva a szervezetek számával), és mivel jelenleg nem lehet elég pontosan megbecsülni a regionális FMP-k végleges számát, a jelen szabályozási hatásvizsgálatban az FMP-k maximális száma tekintetében azokból az ATSP szolgáltatókból indultunk ki, amelyeknek ACC-jében van FMP. A szabályozási hatásvizsgálat szempontjából ez a legpesszimistább feltételezés. Amennyiben ezek száma ténylegesen csökkenne, azzal együtt a globális hatás is kisebb lenne.

Ezért feltételezhetjük, hogy bármely lehetőség megvalósulása **28 ATFM szolgáltatót (amelyek mindegyike egy vagy akár több FMP-vel rendelkezik) + a CFMU-t, azaz összesen 29 szervezetet fog érinteni**.

2.8.2.3 Légi műveletekben részt vevő további érintettek

A légi jármű-üzemeltetőkre minden esetben vonatkozni fognak az ATFM korlátozások, függetlenül a választott biztonsági szabályozási elvektől. A bemutatott lehetőségek bármelyikének kiválasztása a jelen hatásvizsgálat szempontjából nem befolyásolja a légtérhasználókat.

A repülőtér-üzemeltetők és az ATFM-ben közvetlenül részt nem vevő ATSP szolgáltatók (azaz a luxemburgi repülőtér közelkörzeti és repülőtéri irányító egységének) szerepe ugyancsak nem változik, függetlenül attól, hogy a három lehetőség közül melyik megvalósítása mellett döntenek.

2.8.2.4 A légi közlekedés további érintettjei

Ugyanúgy mint fent, **a bemutatott lehetőségek egyike sem fog semmilyen hatást gyakorolni rájuk**, és e hatásvizsgálat szempontjából **teljes mértékben irreleváns lesz** a légi közlekedésben érintett többi szervezettel, például a tervező, gyártó, illetve karbantartó **szervezetekkel és képző intézményekkel kapcsolatban**.

2.8.2.5 Az érintett szervezetek összefoglalása

Végezetül, a fenti 2.8.2.1-2.8.2.4 alpontokban ismertetett információk alapján az érintett szervezetek számára vonatkozó becslést az alábbi 32. táblázat tartalmazza:

LEHETŐSÉG		Becsült szám			
Azonosító	Ismertetés	Hatóságok	ATFM szolgáltatók	A légi közlekedés további érintettjei	
				Műveletekben részt vevő	Műszaki és képzési
3A	Szabályozási jellegű ATFM	30 + az Ügynökség	28 + CFMU	0	0
3B	Üzemeltetési jellegű ATFM				
3C	CFMU = szabályozási; FMP = üzemeltetési				

32. táblázat: Az ATFM által érintett szervezetek száma

2.8.3 A biztonsággal kapcsolatos hatás

A SES szabályzatban nem teljesen egyértelmű az ATFM státusa. Az 549/2004/EK keretrendelet 2. cikkének (9) bekezdése szerint az ATFM-et funkciónak kell tekinteni, nem pedig szolgáltatásnak. Ez akár helyes is lehet, de a két besorolás és az azokból következő felügyeleti rendszer közötti jogi különbség sehol nincs meghatározva a jogi szövegekben, és önmagában a két kifejezés (azaz a "funkció" és a "szolgáltatás") egyike sem tisztázza, hogy az ATFM szabályozási vagy üzemeltetési jellegű-e. Mindenesetre a keretrendelet 2. cikkének (4) bekezdése egy olyan ANS definíciót tartalmaz, amelybe az ATFM egyértelműen nem tartozik bele. Mivel a definíció minden részletre kiterjed, ez azt jelenti, hogy a SES jelenlegi verziója az ATFM-et nem tekinti szolgáltatásnak.

Ebből következően az ATFM nem tartozik az ANSP szolgáltatókra (a csak) a SES szolgáltatásnyújtásról szóló 550/2004/EK rendelet 7. cikkének (1) bekezdésében előírt tanúsítási kötelezettség alá. Mindazonáltal a SES végrehajtási szabályok⁵⁷ szintjén az NSA-k feladata a területükön nyújtott ATFM (és ASM) felügyelete. Ezáltal az ATFM felügyeletének feladata úgy van meghatározva, hogy nincs felállítva egy olyan egyértelmű jogi alap, amely előírná, hogy hogyan kell igazolni az ATFM biztonsági követelményeknek vagy bármely más vonatkozó specifikációnak való megfelelését.

Általánosan elfogadott, hogy eddig semmilyen jelentős vagy sürgős megoldást kívánó biztonsági probléma nem merült fel az ATFM tevékenységekkel kapcsolatban. Ugyanakkor a fennálló helyzet alapján megjegyezhetjük a következőket:

⁵⁷ A Bizottság 2007. november 8-i 1315/2007/EK rendelete a légi forgalom szervezésében ellátandó repülésbiztonsági felügyeletről és a 2096/2005/EK rendelet módosításáról (HL L 291., 2007.11.9., 16. o.).

- Nincs eléggé tisztázva az ATFM feletti felügyelet gyakorlásának alapja;
- Az ATFM szerepe egyaránt befolyásolhatja a légtérhasználók gazdasági érdekeit (pl. késések vagy átirányítások) és az ATSP szolgáltatók gazdasági érdekeit (kapacitás biztosítása egy adott időben); így a tisztázatlansága nem jelenthet optimális megoldást;
- Az ATFM jövőbeli szerepe esetleg kiterjedhet majd a levegőben lévő légi járművekre (pl. az átirányításuk vagy sebesség-/időkorlátok előírása céljából), amihez ismét arra van szükség, hogy a biztonság érdekeit ne befolyásolják gazdasági nyomások;
- Vészhelyzetben az ATFM feladata lehet a már levegőben lévő légi járművek el- és átirányítása (erre már sor került 2001. szeptember 9-én, amikor az Amerikai Egyesült Államok kénytelen volt hirtelen lezárni a légterét, miközben számos légi jármű már elindult oda Európából), ami potenciálisan ugyancsak érintheti a repülőter-üzemeltetők gazdasági érdekeit (azaz számos légi jármű vesztegelhet a betonkifutón).

A fentiek alapján arra a következtetésre jutottunk, hogy az ATFM jelenlegi biztonsági szabályozása elmarad az optimálistól. A jövőt illetően - általánosan megfogalmazva -, a 3A lehetőség nem tenné lehetővé a szabályozott szervezetek és a helyi vagy regionális szinten felügyeletet gyakorló hatóság szerepkörének egyértelmű megkülönböztetését. A 3B lehetőség ugyanakkor könnyen a gazdasági nyomások és a biztonsági szükségletek diktálta kompromisszumokhoz vezethet központi szinten. A 3C lehetőség megvalósítása esetén feltételezhető, hogy a helyi (vagy regionális) funkcióra ki fog terjedni az ATSP szolgáltatókra vonatkozó tanúsítási folyamat, és ezek a funkciók ugyanúgy bekerülnek a tanúsítvány hatókörébe, mint a kérdéses szabályozott szervezet minden más kapcsolódó feladata. A fentebb tárgyaltak számokban kifejezett összefoglalását az alábbi 33. táblázat tartalmazza:

Konkrét célkitűzések/Eredménymutatók	Lehetőségek		
	3A	3B	3C
Az ATFM jellege és szabályozása	szabályozási jelleg	üzemeltetési jelleg	CFMU = szabályozási; FMP-k = üzemeltetési
A biztonság egyértelműen elkülönül a többi szabályozástól	Nem kapcsolódik az ATFM-hez		
Az EASA szabályalkotási eljárásának alkalmazása	Nem kapcsolódik az ATFM-hez		
ATM/ANS-re irányuló szabványosítási vizsgálatok	2	0	2
Az EASA biztonsági keretrendszerén belül megvalósított ATM/ANS	Nem kapcsolódik az ATFM-hez		
Horizontális szabályok az irányítási rendszerekre vonatkozóan	Nem kapcsolódik az ATFM-hez		
A hatóságok és a szolgáltatók szerepeinek egyértelmű elkülönítése	3	- 3	2
4 vagy annál több államban működő szolgáltatók tanúsítása	Ebben a pontban nem értelmezhető		
Az AFIS és az előtérkezelés egyszerűsítése (de egységes szabályok alkalmazása ezeken a területeken)	Nem kapcsolódik az ATFM-hez		
Hatásvizsgálat minden javasolt szabállyal kapcsolatban	Nem kapcsolódik az ATFM-hez		
Kapcsolódás más szabályozási formákhoz	Nem kapcsolódik az ATFM-hez		
A hatóságok megállapodása az erőforrások racionális felhasználásáról	További tárgyalását lásd a 2.11 pontban		
Következetes folyamat az ACC funkciók felügyeletére	- 1	3	3
ÖSSZESEN	4	0	7
ÁTLAGOS PONTSZÁM (/3 számszerűsített paraméter)	1.33	0	2.33

SÚLYOZOTT PONTSZÁM (3-szoros pontszám a biztonsággal való összefüggés esetén)	4	0	7
--	----------	----------	----------

33. táblázat: Az ATFM-mel kapcsolatos lehetőségek biztonsági hatása

2.8.4 Gazdasági hatás

A 3A lehetőség (az ATFM szabályozási jellegű) megvalósítása esetén:

- Az Ügynökség a 2.6.4.1 pontban már felmérteken kívüli további megterhelés nélkül elvégzi az NSA-k szabványosítási vizsgálatát;
- Az Ügynökség az alaprendelet 54. cikkének (4) bekezdése alapján, és amennyiben az Európai Bizottság ezzel megbízza, a CFMU vizsgálatát is elvégezheti. Ehhez a becslések szerint éves szinten 126 munkaóra van szükség, ami 0,1 FTE-nek (15 000 eurónak) felel meg. Bár előfordulhat, hogy ez a lehetőség nem következik be, a jelen szabályozási hatásvizsgálatban ezt is figyelembe vesszük, mivel esetleges többletköltséggel járhat;
- A SES végrehajtási utasítást tartalmazó 1315/2007/EK rendelet alapján már felügyelet alá tartozó CFMU-val kapcsolatban semmi sem változik az ellenőrzések végrehajtásának támogatásához szükséges erőforrások tekintetében;
- Ugyanez az elv vonatkozna az FMP-ket irányító ATSP szolgáltatókra is.

A 3B lehetőség (az ATFM üzemeltetési jellegű) megvalósítása esetén:

- Az Ügynökség a 2.6.4.1 pontban már felmérteken kívüli további megterhelés nélkül elvégzi az NSA-k szabványosítási vizsgálatát;
- Ez különösen abban jelenik meg, hogy mivel a CFMU az illetékes hatóság tanúsítási és felügyeleti hatáskörébe tartozik, az Ügynökségnek semmilyen további konkrét erőfeszítést nem kell tennie ilyen vizsgálatok lebonyolítása céljából;
- Az illetékes NSA-k nemcsak hogy a mostaninak megfelelő felügyelet gyakorlását kell folytatniuk az 1315/2007/EK rendelet alapján, de meg kell állapodniuk a tanúsítás alapjául szolgáló feltételekben és ki kell adniuk a kapcsolódó tanúsítványokat is. A tanúsítási alap egyeztetése nem többször ismétlődő feladat, a tanúsítványok felügyelet alapján/ellenőrzések után történő kiadásának minimális költsége pedig várhatóan enyhén emelkedni fog;
- Mivel a központi ATFM szolgáltató mindazonáltal élni fog az uniós szinten ráruházott végrehajtó hatalommal, új és konkrét szabályok kidolgozására van szükség, amelyek erőforrásigénye 5 FTE (körülbelül 750 000 euró) nagyságrend körül várható;
- Ugyanúgy mint fent, a CFMU szempontjából semmi sem változna az ellenőrzések végrehajtásának támogatásához szükséges erőforrások tekintetében;
- És itt is igaz, hogy ugyanez vonatkozna az FMP-ket irányító ATSP szolgáltatókra is.

Végül a 3C lehetőség megvalósítása gazdasági szempontból a 3A megoldással azonos hatásokkal járna.

A pénzügyi feltételek mellett a kifejezetten egy kormányzati funkció (azaz a CFMU) feletti felügyelet gyakorlására irányuló és jogszabály által biztosított hatáskörhöz kapcsolódó jogi bizonytalanságot is számításba kell venni, legalábbis kvalitatív szempontból.

Végezetül a vizsgált három lehetőséggel együtt járó **kiegészítő költségeket** az alábbi 34. táblázatban bemutatottak szerint becsülhetjük meg:

Az ATFM becsült költsége	Ezer euró/év		
	3A	3B	3C
	szabályozási jelleg	üzemeltetési jelleg	CFMU = szabályozási; FMP-k = üzemeltetési
EASA	15	750	15
Nemzeti hatóságok	0	0	0
Központi áramlásszervező egység (CFMU)	0	0	0
FMP-vel rendelkező ATSP szolgáltatók	0	0	0
ÖSSZESEN	15	750	15

34. táblázat: Az ATFM felügyelet becsült költségei

A gazdasági hatásra vonatkozó fenti kvantitatív becslések és kvalitatív megfigyelések ezután pontszámokban is kifejezhetők, amint az az alábbi 35. táblázatban látható:

Konkrét célkitűzések/Eredménymutatók	Lehetőségek		
	3A	3B	3C
Az ATFM jellege és szabályozása	szabályozási jelleg	üzemeltetési jelleg	CFMU = szabályozási; FMP-k = üzemeltetési
Más szabályozási formáktól egyértelműen elkülönülő biztonsági szabályozás	Nincs összefüggésben az ATFM gazdasági hatásával		
Az EASA szabályalkotási eljárás alkalmazása (ATM/ANS szolgáltatásokra)	Nincs összefüggésben az ATFM gazdasági hatásával		
ATM/ANS-re irányuló szabványosítási vizsgálatok	- 1	1	- 1
Az EASA biztonsági szabályozási keretrendszerén belül megvalósított ATM/ANS	Nincs összefüggésben az ATFM gazdasági hatásával		
Horizontális szabályok az irányítási rendszerekre vonatkozóan	Nincs összefüggésben az ATFM gazdasági hatásával		
A hatóságok és a szolgáltatók szerepeinek egyértelmű elkülönítése	Nincs összefüggésben az ATFM gazdasági hatásával		
A 4 vagy annál több államban működő szolgáltatók tanúsításának az alapja	2	- 3	2
Az AFIS és az előtérkezelés egyszerűsítése (de egységes szabályok alkalmazása ezeken a területeken)	Nincs összefüggésben az ATFM gazdasági hatásával		
Hatásvizsgálat minden javasolt szabállyal kapcsolatban	Nincs összefüggésben az ATFM gazdasági hatásával		
Kapcsolódás más szabályozási formákhoz	Nincs összefüggésben az ATFM gazdasági hatásával		
A hatóságok megállapodása az erőforrások racionális felhasználásáról	Lásd a 2.11 pontban		
Következetes folyamat az ACC funkciók felügyeletére	- 2	3	3
ÖSSZESEN	- 1	1	4
ÁTLAGOS PONTSZÁM (/3 számszerűsített paraméter)	- 0.67	0.33	1.33
SÚLYOZOTT PONTSZÁM (2-szeres pontszám a gazdaságossággal való összefüggés esetén)	- 1.34	0.66	2.66

35. táblázat: Az ATFM gazdasági hatásának pontozása

2.8.5 Környezeti hatás

Mindhárom bemutatott lehetőség megvalósítása semleges környezeti hatással járna, mivel mindössze néhány irányítási és felügyeleti folyamat szervezésére vonatkoznak.

2.8.6 Társadalmi hatás

A 2.8.4 pontban említett FTE számok annyira alacsonyak, hogy azok alapján kimondhatjuk: a három lehetőség bármelyikének megvalósítása elhanyagolható társadalmi hatással jár.

A társadalmi hatás kvalitatív szempontból is elhanyagolható lenne, mivel a CFMU és az FMP személyzet már ma is olyan munkatársakból áll, akik kiemelkedő szakismeretekkel rendelkeznek, és a bemutatott lehetőségek semmilyen hatással nem lennének erre.

2.8.7 A jelenlegi EASA hatókörön kívül eső egyéb közösségi követelményekre gyakorolt hatás

A 3A és a 3C lehetőséggel kapcsolatban nem találtunk semmilyen más közösségi jogszabályra vonatkozó konkrét hatást, ezért ebben a kategóriában a legmagasabb pontszámot kell kapniuk (azaz +3-at). Ezzel szemben a 3B lehetőség, amely olyan jogkörrel ruházta fel a gazdasági élet egyes szereplőit, amelyet azok mások megbírságolására használhatnak fel, vitatható a belső piac kialakításának, valamint a szabályozási és a gazdasági funkciókhoz kötődő szerepkörök szétválasztásának szempontjából. Ezért negatív pontszámot (-3) állapítottunk meg hozzá.

2.8.8 Többszemponútú elemzés (MCA) és a javasolt lehetőség

A 2.1.2 pontban leírt módszertan és a fenti 2.8.3-2.8.7 pontokban hozzárendelt pontszámok szerint a többszemponútú elemzés vonatkozásában a következő mátrix adható meg:

A lehetőségek ATFM szerint súlyozott pontszáma		3A	3B	3C
Hatás típusa	Súlyozási együttható	szabályozási jelleg	üzemeltetési jelleg	CFMU = szabályozási; FMP-k = üzemeltetési
Biztonsági	3	4	0	7
Gazdasági	2	- 1.34	0.66	2.66
Környezeti	3	0	0	0
Társadalmi	2	0	0	0
Más uniós jogszabályra vonatkozó	1	3	- 3	3
SÜLYOZOTT VÉGEREDMÉNY		5.66	- 2.34	12.66

36. táblázat: Az ATFM többszemponútú elemzése

Az elemzés alapján megállapítható, hogy a 3B globális hatása a jelek szerint negatív, különösen a belső piac esetleges torzulása miatt, ugyanakkor nem járna semmilyen jelentős mértékű biztonsági előnnyel. Ezzel szemben a 3A és a 3C lehetőség eredménye is pozitív úgy, hogy az utóbbi kétszer olyan jó pontszámot ért el, mint az előbbi.

Ha részletesen megnézzük, akkor látható, hogy a 3C lehetőség megvalósítása a biztonsággal kapcsolatban elérhető legnagyobb pozitív hatással, a legalacsonyabb költséggel, valamint a belső piacon folytatott tisztességes verseny elveinek és szabályainak vitathatatlan betartásával járna együtt.

Ez az oka annak, hogy az Ügynökség felvette a 3C lehetőséget (vagyis a szabályozási jellegű központi ATFM és az üzemeltetési jellegű helyi/regionális ATFM megvalósítását) a véleményébe.

2.9 Légtér-gazdálkodás (ASM)

2.9.1 Alternatív lehetőségek

Az Ügynökség úgy tekinti, hogy a légtér gazdálkodás (ASM) keretei közé tartoznak többek között a következők:

- Egy stratégiai fázis, amely főleg a különböző ATS szervezetek repüléstájékoztató körzeteken (FIR), illetve magaslégtéri repüléstájékoztató körzeteken (UIR) belüli felelősségi területe ICAO Tanács által elfogadott határának meghatározásához (ez elsősorban politikai döntés), valamint konkrét légtérstruktúrájának (pl. hadgyakorlatok stb. céljából ideiglenesen elkülönített területek (TSA)) kialakításához kapcsolódik;
- Egy, a taktikai fázist megelőző szakasz, amely általában 24 órával a művelet megkezdése előtt indul, és amelyben a polgári és a katonai légtérhasználók a rugalmas légtérhasználat (FUA) koncepció⁵⁸ alapján, szoros együttműködésben tervezik meg az ideiglenesen elkülönített területek és az egyéb légtérrészek használatát;
- Egy taktikai fázis a konkrét légtérstruktúráknak (pl. feltételes repülési útvonalaknak) a művelet napján történő aktiválásához/deaktiválásához, amely általában ismét csak a polgári és a katonai légtérhasználók szoros együttműködésével valósul meg.

Az ASM biztonsági szabályozását illetően a következő alternatív lehetőségek lettek megnevezve a fenti 2.5.2 pontban:

- 3D): Az ASM szabályozási/kormányzati jellegű;
- 3E): Az ASM szolgáltatási/üzemeltetési jellegű, és mint ilyen, szabályozott tevékenység;
- 3F): Az ASM uniós szinten szabályozási jellegű, helyi szinten pedig üzemeltetési jellegű.

2.9.2 Célcsoport és az érintett szervezetek száma

A 2.8.2 pontban bemutatottak alapján feltételezhető, hogy bármelyik lehetőség megvalósítása hatással lehet a következőkre:

- 30 polgári légügyi hatóság és az Ügynökség;
- 30 katonai légügyi hatóság;
- legfeljebb 30 közös polgári-katonai cella (JAMC), amennyiben az említett 2150/2005/EK tanácsi rendelet 5. cikkének (1) bekezdése alapján az államok létrehozta ilyeneket.

Az ASM biztonsági szabályozását biztosító módszer egyetlen más érintettre sem gyakorolna semmilyen hatást. Végezetül a potenciálisan érintett szervezetek számát az egyes lehetőségek tekintetében az alábbi 37. táblázat mutatja be:

LEHETŐSÉG		Becsült szám			
Azonosító	Ismertetés	Katonai légügyi hatóságok	Polgári hatóságok	Közös polgári - katonai cellák (JAMC)	A légi közlekedés további érintettjei
3D	Szabályozási jellegű				

⁵⁸ A Bizottság 2005. december 23-i 2150/2005/EK rendelete a rugalmas légtérhasználatra vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 342., 2005.12.24., 20. o.).

	ASM		Ügynökség		
3E	Üzemeltetési jellegű ASM		g		
3F	Az ASM uniós szinten szabályozási, helyi szinten üzemeltetési jellegű				

37. táblázat: Az ASM kapcsán érintett szervezetek száma

2.9.3 A biztonsággal kapcsolatos hatás

A Bizottság 2150/2005/EK rendelete szerint az ASM-et - hallgatólagosan mind uniós, mind nemzeti szinten - jelenleg szabályozási/kormányzati tevékenységnek⁵⁹ tekintik. Így a SES végrehajtási szabályai alapján már ma is megvalósult a 3D lehetőség, bár az alaprendelet tovább egyértelműsíthetné annak jogi alapját. Ez a helyzet eddig nem vezetett semmilyen konkrét és azonosított biztonsági problémához. Amennyiben a SES második csomagjának elfogadása során a Közösség létrehoz valamilyen központosított ASM funkciót az Európai Bizottság égisze alatt, azzal nem fogja megváltoztatni e tevékenység kormányzati jellegét. Ebből adódóan **a 3D lehetőség megvalósításának lehetséges előnyei egy egyértelműbb jogi helyzet megteremtésére korlátozódnának**, amelyet szintén tekinthetünk úgy, mint ami közvetetten hozzájárul a repülés biztonságához.

Ezzel szemben a **3F lehetőség**, amely különbséget tesz az uniós és a nemzeti szinten folytatott tevékenységek között, **széttagolná** az ASM stratégiai, taktikai fázist megelőző és taktikai fázisainak folytonosságát. Ezenkívül felvetné **a közös polgári-katonai cellák munkájában részt vevő katonai személyzet szabályozásának problémáját**, illetve a polgári és a katonai személyzet kompetenciájára vonatkozóan két különböző rendszer felállítását.

Ugyanezek a problémák jelentkeznének helyi szinten a **3E lehetőség** megvalósítása esetén is, **amely ezenkívül uniós szinten esetleg még az Európai Bizottság SES jogszabályok által létrehozott előjogait is csorbíthatná.**

⁵⁹ A tagállamok számára abban kijelölt tényleges feladat a stratégiai (4. cikk), a taktikai fázist megelőző (5. cikk) és a taktikai (6. cikk) feladatok végrehajtása.

A fenti megfontolások így az alábbi 38. táblázatban szereplő pontszámokhoz vezetnek:

Konkrét célkitűzések/Eredménymutatók	Lehetőségek		
	3D	3E	3F
Az ASM jellege és szabályozása	szabályozási jelleg	üzem. jelleg	uniós szinten szabályozási, helyi szinten üzemeltetési jellegű
Más szabályozási formáktól egyértelműen elkülönülő biztonsági szabályozás	3	- 2	- 2
Az EASA szabályalkotási eljárás alkalmazása (ATM/ANS szolgáltatásokra)	Nem kapcsolódik az ASM-hez		
ATM/ANS-re irányuló szabványosítási vizsgálatok	Nem kapcsolódik az ASM-hez		
Az EASA biztonsági szabályozási keretrendszerén belül megvalósított ATM/ANS	3	- 2	- 3
Horizontális szabályok az irányítási rendszerekre vonatkozóan	Nem kapcsolódik az ASM-hez		
A hatóságok és a szolgáltatók szerepeinek egyértelmű elkülönítése	2	- 1	- 2
A 4 vagy annál több államban működő szolgáltatók tanúsításának az alapja	Nem kapcsolódik az ASM-hez		
Az AFIS és az előtérkezelés egyszerűsítése (de egységes szabályok alkalmazása ezeken a területeken)	Nem kapcsolódik az ASM-hez		
Hatásvizsgálat minden javasolt szabállyal kapcsolatban	Nem kapcsolódik az ASM-hez		
Kapcsolódás más szabályozási formákhoz	2	- 1	- 1
A hatóságok megállapodása az erőforrások racionális felhasználásáról	Nem kapcsolódik az ASM-hez		
Következetes folyamat az ACC funkciók felügyeletére	Nem kapcsolódik az ASM-hez		
ÖSSZESEN	10	- 6	- 8
ÁTLAGOS PONTSZÁM (/4 számszerűsített paraméter)	2.5	- 1.5	- 2
SÚLYOZOTT PONTSZÁM (3-szoros pontszám a biztonsággal való összefüggés esetén)	7.5	- 4.5	- 6

38. táblázat: ASM-mel kapcsolatos biztonsági hatás

2.9.4 Gazdasági hatás

A 3D lehetőség megvalósítása esetén az Ügynökség a 2.6.4.1 pontban leírtakon túl külön költséggel nem járó szabványosítási vizsgálatok útján biztosítaná uniós szinten a közlekedésbiztonságot.

A nemzeti (polgári és katonai) hatóságokra vonatkozóan semmilyen változás nem történne a jelenleg is alkalmazott gyakorlathoz képest, ezért semmilyen kiegészítő költség nem várható. Ugyanez érvényes a közös polgári-katonai cellákra vonatkozóan is.

A 3E és a 3F lehetőség megvalósítása esetén az ASM sajátos természete miatt (bizonyos tevékenységeknek szükségszerűen kormányzati hatáskörben kell maradniuk, míg a közös polgári-katonai cellák munkájában továbbra is részt vesz katonai személyzet is), az Ügynökségnek bizonyos erőfeszítéseket kellene tennie a konkrét szabályalkotási tevékenységek kapcsán, amelyek erőforrásigénye körülbelül 1 FTE-re, azaz éves szinten 150 000 euróra becsülhető.

A 3E és a 3F lehetőség megvalósítása esetén is a nemzeti (polgári) légügyi hatóságoknak kellene a (szabályozott szolgáltatásokká váló) ASM tevékenységeket helyi szinten

tanúsítaniuk és felügyelniük. Mivel azonban ezeket a szolgáltatásokat elsősorban az ACC-k létesítményeiben nyújtják, a becslések szerint alacsony mértékű kiegészítő erőfeszítésekre lesz szükség ezek biztosításához. Így abból a feltételezésből indulhatunk ki, hogy a tanúsításra és a felügyeletre körülbelül 0,25 FTE-t kellene fordítania az egyes NSA-eknek. Ez összesen 30 hatóság x 0,25 FTE = 7,5 FTE erőforrást igényelne, ami 138 600 euró/FTE-vel számolva éves szinten körülbelül 1 040 000 eurós többletköltséget jelentene.

Amennyiben a tanúsítás és a felügyelet az Unió szintjére is kiterjed, az a becslések szerint további 1 FTE-t, azaz 138 600 euró/év költséget jelentene. Így a teljes költség éves szinten összesen 1 040 000 + 138 600 = 1 178 600 euró lenne.

A katonai hatóságok által biztosítandó további erőforrás a 3E és a 3F lehetőség megvalósítása kapcsán is elhanyagolhatónak tekinthető.

Megfordítva a képletet, abból indulunk ki, hogy minden egyes közös polgári-katonai cella legalább 0,25 FTE erőforrást fordítana az új követelmények kielégítésére. A 30 közös polgári-katonai cellára vonatkozóan ez összesen 0,25 x 30 = 7,5 FTE ráfordítást jelentene, ami (138 600 euró/évvel szorozva) éves szinten 1 040 000 euró többletköltséggel járna.

A fenti becsléseket az alábbi 39. táblázatban foglaltuk össze:

Az ASM becsült költsége	Ezer euró/év		
	3D	3E	3F
	szabályozási jelleg	üzemeltetési jelleg	uniós szinten szabályozási, helyi szinten üzemeltetési jellegű
EASA	0	150	150
Nemzeti (polgári) hatóságok	0	1 178.6	1 040
Nemzeti (katonai) hatóságok	0	0	0
Közös polgári-katonai cellák (JAMC)	0	1 040	1 040
ÖSSZESEN	0	2 368.6	2 230

39. táblázat: Az ASM gazdasági hatásának összefoglalása

A fenti becsléseket az alábbi 40. táblázatban bemutatott pontszámokra lehet lefordítani:

Konkrét célkitűzések/Eredménymutatók	Lehetőségek		
	3D	3E	3F
Az ASM jellege és szabályozása	szabályozási jelleg	üzem. jelleg	uniós szinten szabályozási, helyi szinten üzemeltetési jellegű
Más szabályozási formáktól egyértelműen elkülönülő biztonsági szabályozás	Nincs összefüggésben az ASM gazdasági hatásával		
Az EASA szabályalkotási eljárás alkalmazása (ATM/ANS szolgáltatásokra)	Nincs összefüggésben az ASM gazdasági hatásával		
ATM/ANS-re irányuló szabványosítási vizsgálatok	Nincs összefüggésben az ASM gazdasági hatásával		
Az EASA biztonsági szabályozási keretrendszerén belül megvalósított ATM/ANS	0	- 3	- 2
Horizontális szabályok az irányítási rendszerekre vonatkozóan	Nincs összefüggésben az ASM gazdasági hatásával		
A hatóságok és a szolgáltatók szerepeinek	2	2	- 2

egyértelmű elkülönítése			
A 4 vagy annál több államban működő szolgáltatók tanúsításának az alapja	2	- 2	- 2
Az AFIS és az előtérkezelés egyszerűsítése (de egységes szabályok alkalmazása ezeken a területeken)	Nincs összefüggésben az ASM gazdasági hatásával		
Hatásvizsgálat minden javasolt szabállyal kapcsolatban	Nincs összefüggésben az ASM gazdasági hatásával		
Kapcsolódás más szabályozási formákhoz	Nincs összefüggésben az ASM gazdasági hatásával		
A hatóságok megállapodása az erőforrások racionális felhasználásáról	2	- 3	- 2
Következetes folyamat az ACC funkciók felügyeletére	Nincs összefüggésben az ASM gazdasági hatásával		
ÖSSZESEN	6	- 6	- 8
ÁTLAGOS PONTSZÁM (/4 számszerűsített paraméter)	1.5	- 1.5	- 2
SÚLYOZOTT PONTSZÁM (2-szeres pontszám a gazdaságossággal való összefüggés esetén)	3	- 3	- 4

40. táblázat: Az ASM gazdasági hatásának pontozása

2.9.5 Környezeti hatás

Környezeti hatás szempontjából a vizsgált lehetőségeket semlegesnek ítéljük.

2.9.6 Társadalmi hatás

Az FTE-k 2.9.4 pontban becsült száma rendkívül alacsony. Ezenkívül, a személyzet egyik tagja esetében sem feltételezzük, hogy munkahelye megváltoztatására vagy új készségek elsajátítására kényszerítenék. Ezért társadalmi hatás szempontjából a három lehetséges megoldás mindegyike semleges.

2.9.7 A jelenlegi EASA hatókörön kívül eső egyéb közösségi követelményekre gyakorolt hatás

A 3D lehetőség tökéletesen illeszkedik az 551/2004/EK SES-rendelethez és annak végrehajtási szabályaihoz (a Bizottság már említett 2150/2005/EK rendeletéhez). Ezenkívül a nemzeti felségjog alá tartozó légtér elvével is összhangban lévőnek tekinthető. Ezért a maximális pontszámot (azaz 3-at) kell adni rá a jelenlegi EASA hatókörön kívüli egyéb jogi aktusokra gyakorolt hatás tekintetében.

A 3F és a 3E lehetőség megvalósítása ezzel szemben nemcsak a végrehajtási szabályokra hatna ki, hanem az azoknál nagyobb jelentőségű kérdésekre is, ezért a legkisebb adható pontszámot (azaz -3-at) kell hozzájuk rendelni.

2.9.8 Többszemponú elemzés (MCA) és a javasolt lehetőség

A 2.1.2 pontban leírt módszertan és a fenti 2.9.3-2.9.7 pontokban hozzárendelt pontszámok szerint a többszemponú elemzés vonatkozásában a következő mátrix adható meg:

A lehetőségek ASM szerint súlyozott pontszáma		3D	3E	3F
Hatás típusa	Súlyozási együttható	szabályozási jelleg	üzem. jelleg	uniós szinten szabályozási, helyi szinten üzemeltetési

				jellegű
Biztonsági	3	7.5	- 4.5	- 6
Gazdasági	2	3	- 3	- 4
Környezeti	3	0	0	0
Társadalmi	2	0	0	0
Más uniós jogszabályra vonatkozó	1	3	- 3	- 3
SÚLYOZOTT VÉGEREDMÉNY		13.5	- 10.5	- 13

41. táblázat: Az ASM többszemponú elemzése

Ebből az elemzésből kitűnik, hogy a jelek szerint csak a 3D lehetőség megvalósításának van globálisan pozitív hatása.

A 3D lehetőség különösen biztonsági és gazdasági vonatkozásban (nulla többletköltség) ért el a másik kettőnél jobb pontszámokat, ugyanakkor pedig összhangban van az EASA hatáskörén kívüli jelenlegi jogszabályokkal is.

Ez az oka annak, hogy az Ügynökség felvette a 3D lehetőséget (vagyis mind az uniós, mind a nemzeti szintű ASM szabályozási/kormányzati jellegének megvalósítását) a véleményébe. Ugyanakkor az államok egy tanúsított ANS szolgáltatót is megbízhatnak a helyi ASM funkció ellátásával, és így a funkciót az illetékes hatóság által biztosított közlekedésbiztonsági felügyelet hatáskörébe utalhatják.

2.10 Kis- és középvállalkozások

2.10.1 Alternatív lehetőségek

A kis- és középvállalkozások (KKV-k) úgy jelennek meg az ATM/ANS területeken, mint például viszonylag olcsó és egyszerű jeladókkal sugárzott rádió navigációs jelek szolgáltatói, vagy mint olyan repülőtér-üzemeltetők, amelyek egyetlen helyszínen saját maguk részére TWR szolgáltatást, esetleg AFIS vagy előtérkezelési szolgáltatás nyújtanak. Ezért az Ügynökség az NPA 2007-16 dokumentumban szereplő 6. kérdésben arra hívta fel az érintetteket, hogy osszák meg az ebben a kérdésben képviselt álláspontjukat.

E szabályozási hatásvizsgálat fenti 2.5.2 pontjában az alábbi KKV-kra vonatkozó alternatív lehetőségek meghatározására került sor:

- 6A): Nemzeti változatok/eltérések lehetővé tétele a KKV-k részére;
- 6B): A "saját nyilatkozatra" is kiterjedő, arányos közös szabályok a KKV-k részére;
- 6C): A tanúsításra is kiterjedő arányos közös szabályok a KKV-k részére.

2.10.2. Célcsoport és az érintett szervezetek száma

A 2.6.2.1 pontban szereplő becslés szerint a három lehetséges megoldás 30 hatóságot érinthet. Az Ügynökség (szabályalkotási célból) csak a 6B, illetve a 6C lehetőség megvalósítása esetén kerül bevonásra.

Ezenkívül, a 2.6.2.3 pontban úgy becsültük, hogy jelenleg többé-kevésbé 150 repülőtér-üzemeltető (amelyeket az ATM/ANS területeken KKV-knak tekintünk) vesz részt ATM/ANS szolgáltatások nyújtásában. Amennyiben az alaprendelet kibővítése kedvező feltételeket teremt, ez a szám akár 10 %-kal is nőhet. Ezért úgy becsüljük, hogy a 6A lehetőség (vagyis a jelenlegi helyzet) kapcsán 150 érintett KKV-val kell számolnunk, míg a 6B és a 6C lehetőség megvalósításában 165 KKV (azaz 150+ 10 %) lehet érdekelt.

Ehhez hasonlóan a 2.6.2.4 pontban szereplő becslés szerint jelenleg 3 olyan tervező és/vagy gyártó szervezet létezik, amely az ATM/ANS területeken KKV-ként nyújt szolgáltatásokat. A 3-as szám a 6A lehetőségre vonatkozik. A 6B és a 6C lehetőség esetén ez a szám akár 6-ra is nőhet.

Az említett számokat az alábbi 42. táblázatban foglaltuk össze:

LEHETŐSÉG		Becsült szám		
Azonosító	Ismertetés	Polgári hatóságok	KKV-k	
			Repülőtér-üzembentartók	Műszaki szervezetek
6A	Nemzeti KKV-változatok	30	150	3
6B	Arányos közös szabályok és saját nyilatkozat a KKV-k részére	30 + az Ügynökség	165	6
6C	Arányos közös szabályok és tanúsítás a KKV-k részére		165	6

42. táblázat: A KKV-k kapcsán érintett szervezetek száma

2.10.3 A biztonsággal kapcsolatos hatás

A "közös követelmények" (azaz a Bizottság 2096/2005/EK rendeletének) 4. cikke szerint az ATM/ANS szolgáltatások nyújtásában érintett KKV-k kérhetik, hogy eltérhessenek az említett követelményektől. Bizonyos feltételek teljesítése esetén adott léginavigációs szolgáltatók dönthetnek úgy, hogy nem élnek a határokon átnyúló szolgáltatás nyújtásának lehetőségével, és lemondhatnak a kölcsönös elismerés jogáról. Harmonizált kritériumrendszer hiányában az NSA-k eseti alapon döntenek ezekről az eltérésekről, ami viszont az egységesség megszűnéséhez vezethet. Ezenkívül, az NSA-k a szervezetre vonatkozó (pl. felelős vezető, beosztások betöltői és jelentési útvonalak), valamint a kötelezettségre és/vagy a biztosításra vonatkozó követelményektől való konkrét eltéréseket ugyanúgy engedélyezhetik, mint az AFIS szolgáltatások nyújtásában résztvevő személyzet oktatásával vagy kompetenciájával kapcsolatosakat.

Emlékeztetni kell arra, hogy a 2.3.4 pontban bemutatunk egy listát az ezután jelentkező lehetséges közlekedésbiztonsági kihívásokról. E kihívások egy része a kisebb közforgalmi repülőtereken ATM/ANS szolgáltatásokat nyújtó KKV-kra is vonatkozhat. Ilyenek lehetnek például:

- a regionális repülőterek továbbfejlesztése a nagy repülőtereken jelentkező forgalmi torlódás és más gazdasági tényezők következtében, ami növelni fogja a közepes/alacsony magasságon folyó közlekedés összetettségét;
- az általános légi közlekedés és különösen az ultrakönnyű sugárhajtású repülőgépek (VLJ) forgalmának folyamatos növekedése, mely utóbbiak üzemeltetési és gazdasági szempontból is alkalmasak kisebb repülőterekre irányuló légitaxi szolgáltatás nyújtására, ami hozzájárul az alacsony magasságon folyó forgalom összetettségének és sűrűségének növekedéséhez;
- az EGNOS-ra alapuló műszeres megközelítést alkalmazó eljárások üzemszerű használatának megindulása, ami a kisebb repülőterek használatának lehetőségét is javítja;

- műszeres eljárások helikopterek számára;
- pilóta nélküli rendszerek (UAS) üzemszerű használata, amelyek az el nem különített légtér jövőbeli használóinak egyre növekvő és potenciálisan jelentős kategóriáját képezi.

A 6A lehetőség megvalósítása alapvetően a "közös követelmények" 4. cikkének fenntartását jelenti, amely a kölcsönös elismerés megtagadása mellett jelentős mértékű nemzeti eltéréseket engedélyez. Ezzel szemben a 6B és a 6C megoldás is közös szabályokhoz vezetnek. Megvalósításuk ellenőrzésének elsődleges eszköze a 6B lehetőség bevezetése esetén egy "saját nyilatkozat", a 6C megoldás esetén pedig az ANSP szolgáltató szokásos tanúsítási folyamata lesz.

A fent bemutatott megfontolások alapján a vizsgált három lehetőség közlekedésbiztonsági hatását a következőképpen lehet bemutatni az alábbi 43. táblázatban:

Konkrét célkitűzések/Eredménymutatók	Lehetőségek		
	6A	6B	6C
Az ATM/ANS tartományban működő KKV-k biztonsági szabályozása	Nemzeti változatok	Arányos közös szabályok + saját nyilatkozat	Arányos közös szabályok + tanúsítás
A biztonság egyértelműen elkülönül a többi szabályozástól	Nem kapcsolódik a KKV-khoz		
Az EASA szabályalkotási eljárásának alkalmazása	- 3	3	3
ATM/ANS-re irányuló szabványosítási vizsgálatok	- 1	1	1
Az EASA biztonsági keretrendszerén belül megvalósított ATM/ANS	- 1	2	2
Horizontális szabályok az irányítási rendszerekre vonatkozóan	Túlmutat ennek a pontnak a keretein		
A hatósági és a szolgáltatói szerepkörök szétválasztása	Ennél a pontnál nem értelmezhető		
A 4 vagy annál több államban működő szolgáltatók tanúsításának az alapja	Nem kapcsolódik a KKV-khoz		
Az AFIS és az előtérkezelés egyszerűsítése (de egységes szabályok alkalmazása ezeken a területeken)	- 3	3	1
Hatásvizsgálat minden javasolt szabállyal kapcsolatban	- 1	3	3
Kapcsolódás más szabályozási formákhoz	Nem kapcsolódik a KKV-khoz		
A hatóságok megállapodása az erőforrások racionális felhasználásáról	Nem kapcsolódik a KKV-khoz		
Következetes folyamat az ACC funkciók felügyeletére	Ennél a pontnál nem értelmezhető		
ÖSSZESEN	- 9	12	10
ÁTLAGOS PONTSZÁM (/5 számszerűsített paraméter)	- 1.8	2.4	2
SÚLYOZOTT PONTSZÁM (3-szoros pontszám a biztonsággal való összefüggés esetén)	- 5.4	7.2	6

43. táblázat: A KKV-kkal kapcsolatos lehetőségek biztonsági hatása

A fenti 43 táblázatból kiolvasható, hogy biztonság szempontjából a 6A lehetőség elmarad az optimálistól, míg a 6B és a 6C lehetőség megfelelően teljesíti a biztonsági igényeket.

2.10.4 Gazdasági hatás

Mivel a 6A lehetőség a jelenlegi helyzetet tükrözi, feltételezzük, hogy mostaniakon túl semmilyen többletköltséggel és megtakarítással nem jár. A 6B, illetve a 6C lehetőségek megvalósításával kapcsolatos többletköltségek becslésénél ezért az előző költségeit vesszük összehasonlítási alapul.

Az Ügynökségnek sem a 6B, sem a 6C lehetőség megvalósítása esetén nem lesz többletköltsége, sem a tanúsítással (semmilyen KKV-kkal kapcsolatos szerep nincs betervezve), sem szabványosítással (az erre vonatkozó becslés már szerepel a 2.6.4.1 pontban) kapcsolatban.

Ezzel szemben úgy becsüljük, hogy e két lehetőség bármelyikének megvalósítása esetén 1 FTE-t a KKV-kra vonatkozó szabályok kidolgozására kell fordítani, ami éves szinten 150 000 eurót jelent.

Jelenleg az NSA-knak elszigetelten és eseti alapon kell dönteniük a kötelezettségektől való eltérésekről (6A lehetőség). Ezzel szemben a 6B, illetve a 6C lehetőség megvalósítása esetén közös szabályok, a megfelelés biztosítására közösen elfogadott eszközök és közös útmutatók kerülnek bevezetésre. Mivel a KKV-k egyébként is kevés erőfeszítést kívánnak az NSA-k részéről, feltételezzük, hogy a 6B, illetve a 6C bármelyikének megvalósítása esetén egy kis előnyhöz (azaz mindössze 0,1 FTE-hez) juthatnak erőforrás-megtakarítás terén.

Ezért, mivel az érintett hatóságok számát 30-ra becsültük, a megtakarított teljes erőforrás-mennyiség $30 \times 0,1 = 3,0$ FTE lesz, azaz 138 600 euró/FTE éves költséggel számolva $138\,600 \times 3 = 415\,800$ eurós megtakarítást fog jelenteni egy évben.

A 150 repülőtér-üzemeltető már a 6A lehetőséghez kapcsolódó rendelkezések hatálya alá tartozik, ezért számukra ebben az esetben nem lesz semmilyen további vagy csökkentett költség.

A 6B lehetőség (közös szabályok és saját nyilatkozatok) megvalósítása esetén a becslések szerint a 165 (azaz $150 + 10\%$) résztvevő repülőtér mindegyikének átlagosan 0,2 FTE-t kell a szabályok megismerésére fordítania. De ezt az erőforrás-ráfordítást ellensúlyozni fogja az, hogy ebben az esetben nem kell többé tárgyalásokat folytatni a hatóságokkal a kötelezettségektől való eltérésekről. Másképpen kifejezve, a két hatást egymást kölcsönösen kiegyensúlyozónak mondhatjuk, és mivel a "saját nyilatkozathoz" szükséges erőforrás elhanyagolható mértékű, a 6B lehetőség megvalósítását ebből a szempontból költség-semlegesnek tekinthetjük.

Ezzel szemben a 6C lehetőség megvalósítása esetén további 0,1 FTE-re becsült erőforrás-igénnyel kell számolni minden egyes KKV tanúsítási folyamatával kapcsolatban. Ezt összesítve a következő eredményt kapjuk: $0,1 \times 165 = 16,5$ FTE, ha ezt 138 600 euróval megszorozzuk, az eredmény éves szinten 2 286 900 eurós költség lesz.

Ugyanezt a módszert a 6C megoldás által esetlegesen érintett 6 műszaki szervezetre alkalmazva, az éves költséget a következő számítás révén kaphatjuk meg: $0,1 \text{ FTE} \times 6 \text{ szervezet} = 0,6 \text{ FTE} \times 138\,600 \text{ euró} = 83\,000 \text{ euró/év}$.

Az ASM becsült költsége	Ezer euró/év		
	6A	6B	6C
	Nemzeti változatok	Arányos közös szabályok + saját nyilatkozat	Arányos közös szabályok + tanúsítás
EASA	0	150	150
Nemzeti hatóságok	0	- 415.8	- 415.8
Repülőtér-üzembentartók	0	0	2 286.9
Műszaki szervezetek	0	0	83
ÖSSZESEN	0	- 265.8	2 104.1

44. táblázat: A KKV-kra gyakorolt pénzügyi hatás

Egyszerűen levonhatjuk azt a következtetést, hogy a 6A lehetőség megvalósítása költségsemleges, míg a rendszer 6B megoldás szerinti egyszerűsítése minimális gazdasági megtakarításhoz vezet. Ezzel szemben a 6C lehetőség megvalósítása éves szinten körülbelül 2 millió eurós, a KKV-k által megfizetendő költséggel jár.

Összefoglalva, semleges pontszámot (azaz 0-t) lehetne adni a 6A lehetőségnek, ennél valamivel jobb pontszámot (azaz 1-et) a 6B lehetőségnek és határozottan negatív pontot (azaz -3-at) a 6C lehetőségnek. Ezeket a relatív számokat a gazdasági hatás vonatkozásában 2-es súlyozási tényezővel kell felszorozni.

2.10.5 Környezeti hatás

Környezeti hatások tekintetében a 6A lehetőség semlegesnek tekinthető, mivel nem változtat a jelenlegi helyzeten. Ezzel szemben a 6B és a 6C lehetőség, a közös szabályok és a kölcsönös elismerés révén, hozzájárulhat a kisebb repülőterek használatának növekedéséhez, csökkentve ezzel a forgalmasabb területek zajterhelését és levegőszennyezését. Ezért ezek esetében egy valamennyire pozitív környezeti hatást (+1) kell a 3-as súlyozási tényezővel szorozni.

2.10.6 Társadalmi hatás

A 2.10.4 pontban becsült, szervezetenként szükséges FTE szám elhanyagolható. Ezért társadalmi hatás szempontjából a három lehetséges megoldás mindegyikét semlegesnek kell tekinteni.

2.10.7 A jelenlegi EASA hatókörön kívül eső egyéb közösségi követelményekre gyakorolt hatás

A 6A lehetőség megfelel a SES keretében komitológiai eljárás útján létrehozott végrehajtási szabályoknak. A másik két lehetőség esetében a megfelelő időben vissza kell majd vonni a "közös követelmények" 4. cikkét.

Emlékeztetni kell arra, hogy a Tanács már 1985-ben kezdeményezte az egységes piacon megjelenő termékek biztonságának "új megközelítését". Az "új megközelítés"⁶⁰ alap gondolata egyfelől a polgárok megvédésének szándéka volt, másfelől pedig a következőkre irányult:

- a kölcsönös elismerés biztosítása;
- a KKV-k piacra jutásának megkönnyítése;
- a követelmények egyszerűsítése az egységesség biztosítása mellett;
- a terméket kínáló szervezet számára a saját nyilatkozat engedélyezése, amikor csak lehetőség van arra.

A fentieket tekintetbe véve egyértelműnek tűnik, hogy:

- A 6A lehetőség tökéletesen eltér az "új megközelítéstől", ezért negatív pontszámot (-2) kell kapnia;
- A 6B ezzel szemben teljes mértékben alkalmazza az "új megközelítés" elvét, beleértve ebbe az "saját nyilatkozat" lehetőségét is (pontszám: +3);
- A 6C ugyancsak az "új megközelítés" felé mutat, mindazonáltal bevezet egy tanúsítási folyamatot (pontszám: +1).

⁶⁰ A Tanács 1985. május 7-i állásfoglalása a műszaki harmonizáció és szabványok új megközelítéséről (HL C 136., 1985.6.4., 1. o.).

2.10.8 Többszemponú elemzés (MCA) és a javasolt lehetőség

A 2.1.2 pontban leírt módszertan és a fenti 2.10.3-2.10.7 pontokban hozzárendelt pontszámok szerint a többszemponú elemzés vonatkozásában a következő mátrix adható meg:

A lehetőségek KKV-k szerint súlyozott pontszáma		6A	6B	6C
Hatás típusa	Súlyozási együttható	Nemzeti változatok	Arányos közös szabályok + saját nyilatkozat	Arányos közös szabályok + tanúsítás
Biztonsági	3	- 5.4	7.2	6
Gazdasági	2	0	2	- 6
Környezeti	3	0	3	3
Társadalmi	2	0	0	0
Más uniós jogszabályra vonatkozó	1	- 2	3	1
SÚLYOZOTT VÉGEREDMÉNY		- 7.4	15.2	4

45. táblázat: Az SME-k többszemponú elemzése

A fentiek alapján megfigyelhető, hogy a 6A lehetőség megvalósításának globálisan negatív a hatása. A fennmaradó két lehetőség közül a 6B pontszáma négyszer olyan jó, mint a 6C-é.

A 6B megoldás különösen gazdasági, valamint az egyéb közösségi jogszabályokhoz fűződő kapcsolat terén kapott a 6C lehetőségénél magasabb pontszámokat.

Ez az oka annak, hogy az Ügynökség felvette a 6B lehetőséget (vagyis a KKV-ra vonatkozó közös, de arányos szabályokat és a saját nyilatkozat lehetőségét) a véleményébe.

2.11 Páneurópai ANSP szolgáltatók tanúsítása

2.11.1 Alternatív lehetőségek

A páneurópai ANSP szolgáltatók tanúsítására az alábbi alternatív lehetőségek kerültek meghatározásra a 2.5.2 pontban:

- 8A): "Nem történik intézkedés", ami azt jelenti, hogy minden ANSP NSA felügyelet alá tartozik;
- 8B): Az egynél több államban szolgáltatást (akár korlátozott határokon átnyúló szolgáltatást) nyújtó szolgáltatók az Ügynökség felügyelete alá tartoznak;
- 8C): A négy vagy annál több államban szolgáltatásokat nyújtó "egyedüli" szolgáltatók az Ügynökség felügyelete alá tartoznak.

A 8C lehetőség jellemzői:

- kizárja a korlátozott határokon átnyúló szolgáltatásokat, amelyek soha nem terjedhetnek ki négy államra;
- kizárja a funkcionális légtérblokkokban nyújtott ATS szolgáltatást, amennyiben azt olyan több, nemzeti ATSP szolgáltató együttműködése útján szervezik meg, amelyek bár közös projektet valósítanak meg, önálló szervezetek maradnak;
- **kiterjed** a legalább négy államra kiterjedő funkcionális légtérblokkban szolgáltatást nyújtó egyetlen ATS szolgáltatóra: ebben az esetben a **maastrichti** magaslégtéri körzeti irányító központ az Ügynökség felügyelete alá kerül.

2.11.2 Célcsoport és az érintett szervezetek száma

Mivel a gyártó és a karbantartó szervezetek nem nyújtanak szolgáltatásokat, őket egyik lehetőség megvalósítása sem érinti. A légtérhasználókat sem érintik ezek a lehetőségek, mivel ők más tanúsítási rendszerek hatálya alá esnek.

A 8A lehetőség megvalósítása mind a 30 NSA-t érinteni fogja (az Ügynökséget nem). Az ANSP szolgáltatókra nem lesz hatással, mivel rájuk vonatkozóan már van tanúsítási kötelezettség.

A 8B és a 8C lehetőség megvalósítása mind a 30 NSA-t, valamint az Ügynökséget is érinti. Az NSP-k közül esetlegesen a következőket érinthetik:

- műholdas navigációs jeleket nyújtó szolgáltatók, például az EGNOS vagy a Galileo;
- vezetékes, mobil vagy mindkét típusú kommunikációs hálózati szolgáltatást nyújtó szolgáltatók;
- kettő vagy annál több államban felügyeleti adatokat biztosító szolgáltatók;
- kettő vagy annál több államban légitforgalmi információkat nyújtó szolgáltatók (mint például a csoport-EAD vagy egy a későbbiekben esetleg létrejövő SWIM szolgáltató);
- kettő vagy annál több államban ATS szolgáltatásokat nyújtó egyedüli szolgáltatók.

Ezek száma a 8C lehetőség kapcsán tízes nagyságrendűre becsülhető.

A 8B lehetőség megvalósítása az összes nemzeti ATSP szolgáltatót érintené, mivel ezek korlátozott mértékű határon átnyúló szolgáltatásokat nyújtanak. Ezért ezzel a lehetőséggel kapcsolatban a számukat $30 + 10 = 40$ -re becsüljük.

LEHETŐSÉG		Becsült szám	
Azonosító	Ismertetés	Hatóságok	ANSP-k
8A	Minden szolgáltatót az NSA-k felügyelnek	30	0
8B	A több országban (akár határon átnyúló) szolgáltatás kínáló szolgáltatók az EASA ellenőrzése alá tartoznak.	30 + Ügynökség	40
8C	Csak a 4 vagy annál több ország részére szolgáltatást nyújtó szolgáltatók tartoznak az EASA felügyelete alá.		10

46. táblázat: Az érintett páneurópai szolgáltatók

2.11.3 A biztonsággal kapcsolatos hatás

A legtöbb érintett szolgáltató összetett szervezet, amely nagy és egymással összekapcsolt műszaki rendszerekre támaszkodva nyújt magas szintű szolgáltatásokat. Ugyanakkor viszonylag korlátozott erőforrások állnak rendelkezésre a felügyeletükhöz. A folyamatban lévő összetett tanúsítási projektek (a maastrichti ACC és az EGNOS tanúsítása) kapcsán levont tanulság azt mutatja, hogy az illetékes hatóságoknak együtt kell működniük, függetlenül attól, hogy végül melyikük írja alá a tanúsítványt. Ez akkor is igaz marad, ha a jogalkotó végül esetleg úgy döntene, hogy a tanúsítás jogi felelősségét az Ügynökségnek kell viselnie. Ez utóbbi esetben szükségszerűen bevonják az NSA-k jelenleg rendelkezésre álló erőforrásait is.

Ezért abból indulunk ki, hogy ezen összetett szolgáltatók tanúsítása és felügyelete közös erőfeszítés eredménye lesz, legalábbis addig az ideig, amíg a szabályozók közössége ki nem alakítja a szabályozási folyamatokat ezen a csak a közelmúltban a szabályozás

hatókörébe került területen. Ebből adódóan a három lehetőséget mindegyikét rendkívül pozitívan kell megítélni, hiszen megvalósításukra a kontinentális szinten rendelkezésre álló legjobb erőforrások bevonásával kerül sor, ami viszont meg fogja könnyíteni a kölcsönös elismerést és a biztonsági információk azonnali cseréjét, amennyiben erre igény mutatkozik. A 8B és a 8C lehetőség megvalósítása azonban még így is előnyösebbnek tűnik, amennyiben az Ügynökség megfelelő gyakorlattal rendelkezik a repülésbiztonság más területein végzett összetett tanúsítási projektek kezelése terén, amelyet az ATM/ANS kapcsán is rendelkezésre tud bocsátani. Ugyanakkor azt is elismerjük, hogy az Ügynökség földrajzi helye és nemzetközi stábjja esetleg nem minden szempontból alkalmas a Közösség teljes területén szétszórtan elhelyezkedő szervezetek felügyeletére, ezért a 8B lehetőség megvalósítása esetében a fentebb említett előny valószínűleg semmissé válik. Egy hosszabb időszakra kiterjedő fejlődés lehetővé tenné az NSA erőforrások fokozatos átadását az Ügynökség részére, amit a 8C lehetőséget figyelembe véve stabil eredményre vezető megoldásnak tekinthetünk; ugyanakkor tovább növelné a 8B lehetőség kapcsán fentebb említett hátrányt.

Végezetül abból indulunk ki, hogy a 8A és a 8B lehetőség közlekedésbiztonsági szempontból azonos pozitív pontszámot (+2) érdemel, míg a 8C megoldás még jobb eredményt (+3) ér el. Minden pontszámot 3-as súlyozási tényezővel kell szorozni.

2.11.4 Gazdasági hatás

Mivel az 550/2004/EK rendelet 7. cikke alapján az ANSP szolgáltatók már tanúsítási kötelezettség alá esnek, a jelen szabályozási hatásvizsgálat nem méri fel a különböző lehetőségek tanúsítási költségekre gyakorolt hatását mint olyat, de a különböző lehetőségek megvalósításával járó költségek eltéréseit kiemelten figyelembe fogja venni.

Az 550/2004/EK SES rendelet 2. cikkének (3) bekezdése előírja, hogy több nemzetre kiterjedő szolgáltatást nyújtó szolgáltató esetében az érintett államoknak konkrét megállapodásokat kell kötniük a kollektív felügyelet eseti alapon történő ellátására vonatkozóan. A sokoldalú megállapodások létrehozásának és kezelésének folyamata fölöttébb nagy erőforrás-igényű lehet. A 8A lehetőséggel kapcsolatban azt feltételezzük, hogy mindegyik NSA átlagosan körülbelül 0,5 FTE-t fordít erre a feladatra, amelynek költsége éves szinten $0,5 \text{ FTE} \times 30 \text{ érintett NSA} = 15 \text{ FTE} \times 138\,600 \text{ euró} = 2\,079\,000 \text{ euró}$.

A 8B és a 8C lehetőség megvalósítása esetén az alaprendelet 10. cikke alapján sem NSA-k közötti elhúzódo tárgyalásokra, sem sokoldalú megállapodásokra nincs szükség. Ebből adódóan az NSA-knál jelentkező, körülbelül 2 millió euró/év költség elkerülhető. Az egyébként is tanúsítási kötelezettség hatálya alá eső ANSP szolgáltatók szempontjából még e lehetőségek megvalósítása esetén sem változik semmi.

Ugyanakkor az Ügynökségnek még akkor is bizonyos erőforrásokat kell fordítania ezeknek az összetett tanúsítási projekteknek az elvégzésére, ha az NSA-k rendelkezésére álló erőforrásokra támaszkodik. A becslések szerint az Ügynökségnek minden egyes páneurópai ANSP szolgáltató tanúsítására és felügyeletére éves szinten átlagosan 0,4 FTE-t kell fordítania.

Így a 8C lehetőség megvalósításából kiindulva a költségek a következőképpen becsülhetők: $0,4 \text{ FTE} \times 10 \text{ ANSP} = 4 \text{ FTE} \times 150\,000 \text{ euró} = 600\,000 \text{ euró/év}$.

A 8B lehetőség megvalósítása esetén a költségbecslés a következőképpen alakul: $0,4 \text{ FTE} \times 40 \text{ ANSP} = 16 \text{ FTE} \times 150\,000 \text{ euró} = 2\,400\,000 \text{ euró/év}$.

Az ASM becsült költsége	Ezer euró/év		
	8A	8B	8C
	Minden ANSP szolgáltatót az	Minden határon átnyúló szolgáltatót	A 4 államban szolgáltató ANSP-

	NSA-k felügyelnek	nyújtó ANSP-t az EASA felügyeli	ket az EASA felügyeli
EASA	0	2 400	600
NSA-k	2 079	0	0
ANSP-k	0	0	0
ÖSSZESEN	2 079	2 400	600

47. táblázat: A páneurópai szolgáltatók felügyeletének becsült költsége

A 8C lehetőség megvalósítása jár a legkisebb költséggel, ezért ennek kell a legmagasabb pontszámot kapnia: 3×2 (súlyozási tényező) = 6. Ezzel szemben a 8A és a 8B lehetőséget enyhén negatívnak kell megítélni ($-1 \times 2 = -2$).

2.11.5 Környezeti hatás

Környezeti hatás szempontjából a vizsgált lehetőségek mindegyike semleges.

2.11.6 Társadalmi hatás

Az érintett személyzet korlátozott számát figyelembe véve úgy tekintjük, hogy a különböző lehetőségek közötti választás társadalmi hatás szempontjából semleges.

2.11.7 A jelenlegi EASA hatókörön kívül eső egyéb közösségi követelményekre gyakorolt hatás

A SES rendelkezések a repüléssel kapcsolatos uniós állapotok széttagoltságának megszüntetésére irányulnak. A magas szintű szakértői csoport említett jelentése is ugyanezt a célkitűzést emelte ki. Ezenkívül, az EK aláírt egy kölcsönös együttműködési megállapodást az Európai Űrügynökséggel (ESA)⁶¹, amelyhez jelenleg nem tud felmutatni egy, a teljes repülési rendszer közlekedésbiztonságáért felelős uniós szintű partnert. Ugyanez igaz a GNSS Felügyelő Hatóság (GSA) vonatkozásában is⁶². Nem zárható ki, hogy a SESAR program eredményeként több páneurópai ANSP szolgáltató fog megjelenni.

⁶¹ Keretmegállapodás az Európai Közösség és az Európai Űrügynökség között (HL L 261., 2004.8.6., 64. o.).

⁶² Ezt a Tanács az európai műholdas rádió navigációs programokat üzemeltető struktúrák létrehozásáról szóló, 2004. július 12-i 1321/2004/EK rendelete (HL L 246., 2004.7.27., 1. o.) hozta létre.

E tényezők figyelembevételével a hatás az alábbi 48. táblázatban foglaltak szerint becsülhető meg:

Konkrét célkitűzések/Eredménymutatók	Lehetőségek		
	8A	8B	8C
Páneurópai ANSP szolgáltatók szabályozása	Minden ANSP szolgáltatót az NSA-k felügyelnek	Minden határon átnyúló szolgáltatót nyújtó szolgáltatót az EASA felügyel	A ténylegesen páneurópai szolgáltatót nyújtó szolgáltatókat az EASA felügyeli
A biztonság elkülönül a többi szabályozástól	- 2	3	3
EASA szabályalkotási eljárás	Ebben a pontban nem értelmezhető		
Szabványosítási vizsgálatok	Ebben a pontban nem értelmezhető		
Az EASA biztonsági keretrendszerén belül megvalósított ATM/ANS	- 3	3	1
Irányítási rendszerekre vonatkozó szabályok	Ebben a pontban nem értelmezhető		
A hatóságok és a szolgáltatók szerepeinek egyértelmű elkülönítése	Ebben a pontban nem értelmezhető		
4 államban szolgáltatót nyújtó szolgáltatók tanúsítása	- 3	3	3
Az AFIS és az előtérkezelés egyszerűsítése (de egységes szabályok alkalmazása ezeken a területeken)	Ebben a pontban nem értelmezhető		
Hatásvizsgálat minden szabállyal kapcsolatban	Ebben a pontban nem értelmezhető		
Kapcsolódás más szabályozási formákhoz	- 2	3	3
Erőforrások racionális felhasználása	- 1	2	1
Az összes ACC funkció felügyelete	Ebben a pontban nem értelmezhető		
ÖSSZESEN	- 11	14	11
ÁTLAGOS PONTSZÁM (/5 számszerűsített paraméter)	- 2.2	2.8	2.2
SÚLYOZOTT PONTSZÁM (1-szeres pontszám)	- 2.2	2.8	2.2

48. táblázat: A páneurópai ANSP szolgáltatók kapcsán más jogszabályokra gyakorolt hatás

2.11.8 Többszempon্তু elemzés (MCA) és a javasolt lehetőség

A 2.1.2 pontban leírt módszertan és az előző pontokban kiszámított pontszámok alapján az alábbi MCA mátrix jött létre.

A lehetőségek páneurópai ANSP szolgáltatók szerint súlyozott pontszáma		8A	8B	8C
Hatás típusa	Súlyozási együttható	Minden ANSP szolgáltatót az NSA-k felügyelnek	Minden határon átnyúló szolgáltatást nyújtó ANSP-t az EASA felügyeli	A ténylegesen páneurópai szolgáltatást nyújtó ANSP-eket az EASA felügyeli
Biztonsági	3	6	6	9
Gazdasági	2	-2	- 2	6
Környezeti	3	0	0	0
Társadalmi	2	0	0	0
Más uniós jogszabályra vonatkozó	1	- 2.2	2.8	2.2
SÚLYOZOTT VÉGEREDMÉNY		1.8	6.8	17.2

49. táblázat: A páneurópai ANSP szolgáltatók többszempon্তু elemzése

A többszempon্তু elemzés azt mutatja, hogy egyik lehetőségnek sincs globálisan negatív hatása. Ugyanakkor a 8C lehetőség sokkal magasabb pontszámot ért el, mint akár a 8A, akár a 8B megoldás.

A 8C különösen biztonsági és a gazdasági vonatkozásban kapott a többi lehetőségénél magasabb pontszámot.

Ez az oka annak, hogy az Ügynökség felvette a 8C lehetőséget (vagyis azt, amelyik szerint az Ügynökségnek kell a 4 vagy annál több államban ANS szolgáltatást kínáló önálló szervezetek tanúsítását elvégezni és felügyeletét ellátni) a véleményébe.

3. Következtetések

A vizsgált lehetőségek hatásának a javasolt politika konkrét célkitűzései alapján, közlekedésbiztonsági, gazdasági, környezeti és társadalmi szempontból, valamint más politikákkal való kapcsolata tekintetében elvégzett felmérése alapján az Ügynökség úgy gondolja, hogy kompetenciáinak az ATM/ANS terület biztonsági szabályozására történő kiterjesztése megalapozott, különösen annak közlekedésbiztonsági és gazdasági előnyeit figyelembe véve.