

PRESOJA UČINKOV PREDPISOV

V ZVEZI Z

**RAZŠIRITVIJO SISTEMA EASA NA UREJANJE UPRAVLJANJA ZRAČNEGA PROMETA
IN NAVIGACIJSKIH SLUŽB ZRAČNEGA PROMETA (ATM/ANS)**

KAZALO

SEZNAM KRATIC	5
POVZETEK.....	7
1. UVOD IN OBSEG	11
1.1 OKVIR.....	11
1.2 PONAVLJALNI POSTOPEK ZA PRESOJO UČINKOV.....	12
1.2.1 „Boljše urejanje“	12
1.2.2 Opredelitev težave.....	12
1.2.3 Predhodna presoja učinkov, ki jo je pripravila Komisija	13
1.2.4 Končna presoja učinkov, ki jo je pripravila Komisija.....	13
1.2.5 Sedanja presoja učinkov predpisov	14
2. PRESOJA UČINKOV PREDPISOV.....	15
2.1 PRISTOP K PRESOJI UČINKOV	15
2.1.1 Kvalitativna in kvantitativna presoja.....	15
2.1.2 Metodologija presoje.....	15
2.2 POSVETOVANJE Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI	17
2.3 ANALIZA TEŽAVE	18
2.3.1 Stopnja varnosti upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa v Evropi.....	18
2.3.1.1 Vir varnostnih informacij.....	18
2.3.1.2 Varnostna kultura in poročanje.....	18
2.3.1.3 Skupno število nesreč, incidentov ali dogodkov v zvezi z upravljanjem zračnega prometa/navigacijskimi službami zračnega prometa	19
2.3.1.4 Nesreče, incidenti, dogodki in povezane kategorije v zvezi z upravljanjem zračnega prometa/navigacijskimi službami zračnega prometa	21
2.3.1.5 Nesreče s smrtnimi žrtvami, h katerim so prispevali upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa	21
2.3.1.6 Ključna področja tveganja.....	24
2.3.1.7 Stroški varnostnih dogodkov	24
2.3.2 Regulativni okvir	26
2.3.2.1 Splošni regulativni okvir: ICAO	26
2.3.2.2 Sprejemanje predpisov in standardiziranje v Evropi.....	26
2.3.2.3 Razdrobljen regulativni okvir	27
2.3.3 Postopki na nacionalni ravni.....	28
2.3.3.1 „Deset najpomembnejših“ primerov neskladnosti, odkritih med spremljanjem in podporo izvajanju programa ESARR	29
2.3.3.2 Sedanja prizadevanja za nadzor nad varnostjo upravljanja zračnega prometa/navigacijskimi službami zračnega prometa	29
2.3.4 Izzivi, ki jih postavlja razvoj.....	30
2.3.5 Sklepi in utemeljitve za intervencijo na ravni EU	30
2.4 ČILJI IN KAZALNIKI	30
2.4.1 Cilji	30
2.4.2 Splošni cilji	31
2.4.3 Posebni cilji	31
2.4.4 Operativni cilji.....	33
2.4.5 Kazalniki	33
2.5 RAZPOLOŽLJIVE MOŽNOSTI	37
2.5.1 Možnosti za predhodno presojo učinkov	37
2.5.2 Možnosti, obravnavane v tej presoji učinkov predpisov	37

2.6 NAJBOLJŠA MOŽNOST ZA RAZŠIRITEV PRISTOJNOSTI AGENCIJE EASA NA UREJANJE VARNOSTI UPRAVLJANJA ZRAČNEGA PROMETA/NAVIGACIJSKIH SLUŽB ZRAČNEGA PROMETA.....	40
2.6.1 Nadomestne možnosti.....	40
2.6.2 Ciljna skupina in število zadevnih subjektov	40
2.6.2.1 Pristojni organi.....	40
2.6.2.2 Izvajalci služb upravljanja zračnega prometa/navigationijskih služb zračnega prometa.....	41
2.6.2.3 Drugi izvajalci več storitev	43
2.6.2.4 Projektivne in proizvodne organizacije ter organizacije za vzdrževanje ..	45
2.6.2.5 Organizacije za usposabljanje in zdravniki.....	46
2.6.2.6 Povzetek prizadetih subjektov	47
2.6.3 Varnostni učinek.....	47
2.6.4 Gospodarski učinek.....	51
2.6.4.1 Inšpekcijski pregledi standardiziranja, ki jih izvaja Agencija.....	52
2.6.4.2 „Horizontalno“ urejanje sistema obvladovanja varnosti in vodenja kakovosti	53
2.6.4.3 Nadzor nad organizacijami za vzdrževanje	54
2.6.4.4 Preverjanje skladnosti v zvezi z letalsko elektroniko na zrakoplovih tretjih držav.....	55
2.6.4.5 Stroški škode.....	55
2.6.4.6 Varnostna analiza in sprejemanje predpisov, ki ju opravlja Agencija	56
2.6.4.7 Povzetek gospodarskega učinka.....	56
2.6.5 Okoljski učinek.....	58
2.6.6 Družbeni učinek	58
2.6.6.1 Pristojni organi.....	58
2.6.6.2 Industrija	59
2.6.6.3 Organizacija EUROCONTROL in Agencija	59
2.6.6.4 Povzetek družbenega učinka	60
2.6.7 Učinek na druge zahteve Skupnosti zunaj sedanjega obsega agencije EASA	61
2.6.7.1 „Novi pristop“	61
2.6.7.2 Licenciranje letalskih prevoznikov	61
2.6.7.3 Povzetek učinka na druge zahteve Skupnosti	62
2.6.8 Analiza po več merilih in priporočena možnost	63
2.7 KONCEPT OPERACIJ	63
2.7.1 Nadomestne možnosti.....	63
2.7.2 Ciljna skupina in število zadevnih subjektov	64
2.7.2.1 Različne vloge.....	65
2.7.2.2 Pristojni organi.....	66
2.7.2.3 Razvijalci koncepta	66
2.7.2.4 Izvajalci služb zračnega prometa	66
2.7.2.5 Povzetek prizadetih subjektov	67
2.7.3 Varnostni učinek.....	67
2.7.4 Gospodarski učinek.....	70
2.7.5 Okoljski učinek.....	73
2.7.6 Družbeni učinek	73
2.7.7 Učinek na druge zahteve Skupnosti zunaj sedanjega obsega agencije EASA	73
2.7.8 Analiza po več merilih in priporočena možnost	75
2.8 UPRAVLJANJE PRETOKA ZRAČNEGA PROMETA.....	75
2.8.1 Nadomestne možnosti.....	75
2.8.2 Ciljna skupina in število zadevnih subjektov	76
2.8.2.1 Pristojni organi.....	76
2.8.2.2 Izvajalci upravljanja pretoka zračnega prometa	76
2.8.2.3 Druge zainteresirane strani, ki sodelujejo v letalskih operacijah	76
2.8.2.4 Druge letalske zainteresirane strani.....	77
2.8.2.5 Povzetek prizadetih subjektov	77
2.8.3 Varnostni učinek.....	77

2.8.4	Gospodarski učinek.....	80
2.8.5	Okoljski učinek.....	82
2.8.6	Družbeni učinek	83
2.8.7	Učinek na druge zahteve Skupnosti zunaj sedanjega obsega agencije EASA	83
2.8.8	Analiza po več merilih in priporočena možnost	83
2.9	UPRAVLJANJE ZRAČNEGA PROSTORA	84
2.9.1	Nadomestne možnosti.....	84
2.9.2	Ciljna skupina in število zadevnih subjektov	84
2.9.3	Varnostni učinek.....	85
2.9.4	Gospodarski učinek.....	86
2.9.5	Okoljski učinek.....	87
2.9.6	Družbeni učinek	87
2.9.7	Učinek na druge zahteve Skupnosti zunaj sedanjega obsega agencije EASA	87
2.9.8	Analiza po več merilih in priporočena možnost	88
2.10	MALA IN SREDNJA PODJETJA	88
2.10.1	Nadomestne možnosti	88
2.10.2	Ciljna skupina in število zadevnih subjektov.....	89
2.10.3	Varnostni učinek.....	89
2.10.4	Gospodarski učinek	91
2.10.5	Okoljski učinek	92
2.10.6	Družbeni učinek.....	92
2.10.7	Učinek na druge zahteve Skupnosti zunaj sedanjega obsega agencije EASA	92
2.10.8	Analiza po več merilih in priporočena možnost	93
2.11	CERTIFICIRANJE VSEEVROPSKIH IZVAJALCEV NAVIGACIJSKIH SLUŽB ZRAČNEGA PROMETA.....	93
2.11.1	Nadomestne možnosti	93
2.11.2	Ciljna skupina in število zadevnih subjektov.....	93
2.11.3	Varnostni učinek.....	94
2.11.4	Gospodarski učinek	95
2.11.5	Okoljski učinek.....	96
2.11.6	Družbeni učinek.....	96
2.11.7	Učinek na druge zahteve Skupnosti zunaj sedanjega obsega agencije EASA	96
2.11.8	Analiza po več merilih in priporočena možnost	98
3.	SKLEPI.....	98

Seznam kratic

ACC	Območni center kontrole zračnega prometa
AIB	Organ za preiskovanje nesreč
AFIS	Letališka informacijska služba o letih
AMC	Sprejemljivi postopki usklajevanja
ANS	Navigacijske službe zračnega prometa
ANSP	Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa
AOC	Spričevalo letalskega prevoznika
ASM	Upravljanje zračnega prostora
AST	Letna varnostna predloga
ATC	Kontrola zračnega prometa
ATCO	Kontrolor zračnega prometa
ATFM	Upravljanje pretoka zračnega prometa
ATM	Upravljanje zračnega prometa
ATS	Službe zračnega prometa
ATSP	Izvajalec službe zračnega prometa
CFIT	Kontroliran let v teren
CFMU	Centralna enota za upravljanje pretoka zračnega prometa
KO	Koncept operacij
CRD	Dokument o odzivih na pripombe
CS	Certifikacijska specifikacija
CTR	Nadzorovani del zračnega prostora okrog letališča
DOA	Odobritev projektivne organizacije
EASA	Evropska agencija za varnost v letalstvu
EK	Evropska komisija
ECAC	Evropska konferenca civilnega letalstva
EGNOS	Skupna evropska geostacionarna navigacijska storitev
BZ	Bistvene zahteve
ESARR	Varnostne zahteve organizacije EUROCONTROL
ESIMS	Spremljanje in podpora izvajanju programa ESARR
EU	Evropska unija
FAB	Funkcionalni blok zračnega prostora
FIR	Letalsko informativno območje
FMP	Delovno mesto za vodenje pretoka zračnega prometa
EPDČ	Ekvivalent polnega delovnega časa
FUA	Prilagodljiva uporaba zračnega prostora
GSA	Evropski nadzorni organ za GNSS
GNSS	Globalni navigacijski satelitski sistem
SVR	Skupina na visoki ravni
VVH	Vlak za visoke hitrosti

ICAO	Mednarodna organizacija za civilno letalstvo
ICASC	Mednarodni odbor za standarde in umerjanje zračnega prostora
ICB	Posvetovalni organ panoge
IFR	Pravila instrumentalnega letenja
IP	Izvedbena pravila
MUS	Medresorska usmerjevalna skupina
JAMC	Skupna (vojaško-civilna) celica za upravljanje zračnega prostora
LCIP	Lokalni konvergenčni in izvedbeni načrti
MCA	Analiza po več merilih
DČ	Država članica
NAA/NSA	Nacionalni (ali civilni) letalski organ/nadzorni organ
NPA	Obvestilo o predlagani spremembi
OP	Operacije
POA	Odobritev proizvodne organizacije
SVK	Sistem vodenja kakovosti
PUP	Presoja učinkov predpisov
RNAV	Območna navigacija
RVSM	Zmanjšano minimalno vertikalno razdvajanje
SARPS	Standardi in priporočene prakse
SES	Enotno evropsko nebo
SESAR	Raziskave o upravljanju zračnega prometa enotnega evropskega neba
SJU	Skupno podjetje SESAR
MSP	Mala in srednja podjetja
SVU	Sistem varnega upravljanja
SRC	Komisija za urejanje varnosti
TSA	Začasno ločena območja
TWR	Stolp
UAS	Brezpilotni zračni sistemi
UIR	Informacijsko področje zgornjega zračnega prostora
VLJ	Zelo lahko reaktivno letalo

Povzetek

Namen te presoje učinkov predpisov je z evropskega vidika oceniti možne posledice razširitve osnovne uredbe¹ na upravljanje zračnega prometa (ATM) in navigacijske službe zračnega prometa (ANS).

Ta presoja učinkov predpisov temelji na predhodni presoji učinkov, ki je bila opravljena leta 2005 na pobudo služb Komisije. To presajo učinkov predpisov je Agencija opravila v skladu z metodologijo, ki jo je izdal izvršni direktor Agencije za izvajanje določb odstavka 5.3 postopka Agencije za sprejemanje predpisov.

Izvedena so bila obširna posvetovanja z zainteresiranimi stranmi, zlasti njihovih 1 860 odgovorov na dokument NPA 2007–16 pa je bilo predstavljenih v dokumentu CRD 2007–16, ki ga je Agencija objavila 18. marca 2008.

Presoja učinkov predpisov podpira mnenje Agencije, da je treba sistem EASA² uporabiti za:

- izboljšanje varnosti upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa, ki bi lahko povzročili približno 18 nesreč na leto (tretjino s smrtnimi žrtvami) in približno 90 000 incidentov v naslednjih dveh desetletjih;
- znižanje stroškov, ki lahko nastanejo v nesrečah in incidentih v zvezi z upravljanjem zračnega prometa/navigacijskimi službami zračnega prometa v EU-27 + 4³ in jih je mogoče oceniti na približno 680 milijonov EUR na leto;
- izvajanje celovitega systemskega pristopa k urejanju varnosti civilnega letalstva;
- vzpostavitev trdnega regulativnega okvira v državah EU-27 + 4, ki je jasno ločen od zagotavljanja storitev in drugih oblik urejanja ali javne intervencije;
- podpiranje vseevropskega projekta SESAR z opredelitvijo enega varnostnega zakonodajalca, ki je zmožen spremljati razvoj dogodkov in olajšati izvajanje s pravočasno opredelitvijo certifikacijskih načinov;
- izboljšanje stopnje poročanja o incidentih in dogodkih v zvezi z upravljanjem zračnega prometa na ravni EU.

Določeni so bili splošni, posebni in operativni cilji. V tej presoji učinkov predpisov se uporabljajo kazalniki rezultatov, povezani s posebnimi cilji.

Po prejetju pripomb na dokument NPA 2007–16 je Agencija menila, da je treba oceniti vpliv razširitve njene osnovne uredbe v primerjavi z vključitvijo njene vloge urejanja varnosti v okvir enotnega evropskega neba.

Poleg tega je opredelila vprašanja iz dokumenta NPA 2007–16, v zvezi s katerimi je bila pred sprejetjem sklepov potrebna presoja učinkov:

- vprašanje št. 1, v katerem je bilo vprašano, ali je odločanje o konceptih operacij vladna funkcija ali funkcija izvajalcev služb zračnega prometa;
- vprašanje št. 3, v katerem je bilo vprašano, ali je treba upravljanje zračnega prostora (ASM) in upravljanje pretoka zračnega prometa (ATFM) obravnavati, kot da sta regulativne narave ali narave zagotavljanja storitev;
- vprašanje št. 6, v katerem je bilo vprašano, ali bi bilo treba nekatere storitve oprostiti certificiranja;
- vprašanje št. 8, v katerem je bilo vprašano, ali bi morala certificiranje vseevropskih izvajalcev služb upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb

¹ Uredba (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES (UL L 79, 19.3.2008, str. 1).

² „Sistem“ EASA zajema dopolnilne funkcije Agencije in pristojnih letalskih organov držav članic za izvajanje ustreznih regulativnih nalog, ki jim jih dodeli zakonodajalec.

³ Poleg držav EU-27 so del „sistema EASA“ tudi Islandija, Lihtenštajn, Norveška in Švica.

zračnega prometa izvajati Agencija; in v takem primeru, katera bi morala biti merila za opredelitev vseevropske narave take službe.

Za vsako točko, ki jo je treba analizirati, so bile razvite nadomestne možnosti. Take možnosti so bile ocenjene glede na vpliv, ki ga imajo v smislu varnosti, gospodarstva, okolja, družbenega vpliva in povezave z drugimi ustreznimi uredbami Skupnosti. Nato so se primerjale z uporabo nedimenzionalnih „ponderiranih rezultatov“ v skladu z analizo po več merilih.

Na podlagi rezultatov teh ocenjevanj se je Agencija v svojem mnenju odločila:

- izbrati možnost 0B (glej odstavek 2.6), ki pomeni razširitev področja uporabe osnovne uredbe namesto vključitve vloge Agencije v zakonodajo enotnega evropskega neba, saj je prva možnost z varnostnega vidika dosegla dvakrat boljši rezultat od druge možnosti, pri čemer je najcenejša v splošnem gospodarskem smislu. Njen družbeni učinek je zelo omejen in ga je mogoče z lahkoto ublažiti s prenosom zadevnega ekvivalenta polnega delovnega časa (EPDČ) na Agencijo. Ne nazadnje, to je edina možnost, ki zagotavlja ločevanje varnostnih in drugih vidikov urejanja;
- zavrniti možnosti 1A in 1B (glej odstavek 2.7) in tako priporočiti, naj se določbe za urejanje varnosti „splošnega“ koncepta operacij ne vključijo v osnovno uredbo. To ne bo skupnemu podjetju SESAR in Agenciji nikakor preprečilo, da skleneta ustrezno ureditev za prispevanje k potrjevanju varnostnih rezultatov SESAR tudi z regulativnega vidika;
- izbrati možnost 1C, ki „posebni“ koncept operacij (ki nalaga obveznosti uporabnikom zračnega prostora in izvajalcem služb) šteje za regulativno dejavnost, naj se izvaja na ravni EU ali nacionalni ravni. Ta možnost je dosegla dvakrat boljši rezultat od možnosti 1D (tj. ki to šteje za del zagotavljanja služb); dejansko ima boljši rezultat z varnostnega vidika, ne pomeni dodatnih stroškov in zmanjšuje učinek na drugo letalsko zakonodajo zunaj pristojnosti Agencije, pri čemer je nevtralna z okoljskega in družbenega vidika;
- izbrati možnost 3C (glej odstavek 2.8), po kateri se šteje, da je centralno upravljanje pretoka zračnega prometa regulativne narave, medtem ko je lokalno/regionalno upravljanje pretoka zračnega prostora operativne narave, saj ima ta možnost najbolj pozitiven varnostni učinek, najbolj znižane stroške in je nesporno združljiva z načeli in pravili za pošteno konkurenco na notranjem trgu;
- priporočiti možnost 3D (glej odstavek 2.9), v kateri se šteje, da je upravljanje zračnega prostora na ravni EU ali nacionalni ravni ter med strateško, predtaktično in taktično fazo vedno regulativna funkcija, saj ta možnost dosega boljše rezultate od drugih dveh možnosti z varnostnega in gospodarskega vidika (ni dodatnih stroškov), pri čemer bo tudi združljiva z veljavno zakonodajo zunaj pristojnosti Agencije; vendar to državam ne bo preprečilo, da funkcije upravljanja zračnega prostora na lokalni ravni zaupajo izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa, če tako želijo;
- izbrati možnost 6B (glej odstavek 2.10), kar pomeni, da morajo za mala in srednja podjetja, ki ponujajo storitve letaliških informacijskih služb o letih (ali upravljanje letališke ploščadi), veljati sorazmerni skupni predpisi in da morajo podati izjavo o svojih zmogljivostih, saj je ta možnost dosegla približno štirikrat boljši rezultat od drugih možnosti, zlasti glede gospodarske učinkovitosti in povezave z drugo zakonodajo Skupnosti;
- izbrati možnost 8C (glej odstavek 2.11), v skladu s katero bo izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, ki zagotavljajo storitve v štirih ali več državah, nadzorovala Agencija, saj je ta možnost na splošno dosegla približno

dvakrat boljši rezultat od drugih možnosti, ima v primerjavi z njimi boljši rezultat tudi z gospodarskega vidika, najboljša pa je tudi z vidika varnosti.

Zgornji predlogi so skladni s stališči, ki so jih izrazile številne zainteresirane strani, in izhajajo z obsežnih posvetovanj (glej odstavek 2.2), zlasti iz 1 860 pripomb na dokument NPA 2007–16 in 100 odzivov na povezani dokument CRD.

Učinek kombinacije šestih izbranih možnosti je povzet v spodnji preglednici:

Učinek		Izbrane možnosti						SKUPAJ	
		OB	1C	3C	3D	6B	8B		
Točka	Enota	Razš. osnovne uredbe	Spl. KO* ne Posebni KO regul.	Centralno ATFM vladno; lokalno regulirano	ASM regul.	„Samoizjava“ za mala in srednja podjetja	Dejanski vseevropski prek EASA		
Varnostna	Ponderirani rezultat	9	7,4	7	7,5	7,2	9	47,1	
Okoljska	Ponderirani rezultat	0	0	0	0	1	0	1	
Gospodarska	Za Agencijo	Tisoč EUR na leto	3 150	0	15	0	0	600	3 765
	SKUPAJ	Tisoč EUR na leto	- 17 139	0	0	0	-265,8	600	-16 805
Družbena	Agencija	Delovna mesta	21	0	0	0	0	0	21
	ECTL**		-10	0	0	0	0	0	-10
	Organi		-8	0	0	0	0	0	-8
	Delna vsota javnega sektorja		3	0	0	0	0	0	3
	Delna vsota zasebnega sektorja		0	0	0	0	0	0	0
	SKUPAJ		3	0	0	0	0	0	3
Učinek na drugo zakonodajo EU	Ponderirani rezultat	3	1,33	3	3	3	2,2	15,53	

* Koncept operacij

**EUROCONTROL

Nobena od izbranih možnosti nima škodljivega varnostnega učinka. Nasprotno, vse so dosegle najboljši rezultat z varnostnega vidika v primerjavi z ustreznimi nadomestnimi možnostmi.

Ocenjuje se, da stroški, povezani z razširitvijo pristojnosti sistema EASA na urejanje varnosti upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa, za Agencijo

znašajo približno 1 815 000 EUR na leto, pri čemer prihranki zainteresiranih strani znašajo približno 17 000 000 EUR na leto, kar pa je ne samo posledica rahlega povečanja varnosti (ocenjenega na samo 1 %), temveč predvsem racionalizacije postopkov in zmanjšanja razdrobljenosti regulativnega okvira.

Poleg tega naj bi predlagana politika pripeljala do neznatnega pozitivnega prispevka k varovanju okolja.

Z družbenega vidika bo imela predlagana politika nepomemben učinek. Nobenega družbenega učinka ne bo na zasebni sektor, za katerega se že uporabljajo obveznosti enotnega evropskega neba. Osem delovnih mest manj bo v nacionalnih organih, vendar pa bi jih z lahkoto znova izkoristili za boljši nadzor nad izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa. Osem delovnih mest, ki bi jih bilo mogoče prenesti na Agencijo, bo izgubljenih v organizaciji EUROCONTROL. Šestnajst delovnih mest bo ustvarjenih v Agenciji, vključno s postopnim nadomeščanjem prizadevanj organizacije EUROCONTROL.

Nazadnje, predlagana politika bi lahko prispevala k boljši uskladitvi urejanja varnosti upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa ne samo s preostalim delom osnovne uredbe, temveč tudi z „novim pristopom“ in drugimi letalskimi politikami ter zakonodajo na področju notranjega trga. Obseg pristojnosti Agencije bo strogo omejen na urejanje varnosti v skladu s priporočili skupine na visoki ravni, kar bo vzpostavilo tudi boljše razlikovanje vlog v zvezi z enotnim evropskim nebom.

Na podlagi te presoje učinkov predpisov se zato šteje, da je razširitev sistema EASA na varnost in interoperabilnost upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa v zraku in na zemlji utemeljena z vidika varnostnih in gospodarskih koristi, prav tako pa bo omogočila racionalizacijo in doslednejšo letalsko zakonodajo v EU.

1. Uvod in obseg

1.1 Okvir

V skladu z zadnjo objavljeno dolgoročno napovedjo organizacije EUROCONTROL⁴ (scenarij C, tj. trajna gospodarska rast znotraj strožjih okoljskih omejitev) se ocenjuje, da se bo rast zračnega prometa v naslednjih desetletjih **nadaljevala**. Vse druge zainteresirane strani soglašajo s to splošno smernico. Čeprav so med znanstvenimi napovedmi razlike v dejanskih številkah in letnih odstotnih povežanjih stalne rasti, je mogoče opaziti, da je povprečna letna stopnja rasti v Evropi med letoma 2003 in 2007 znašala 5,4 %.

V skladu s Sporočilom Komisije⁵ o izvajanju zakonodaje o enotnem evropskem nebu so se zaradi svetovne nestabilnosti na energetskem trgu močno povežale cene goriva, zaradi česar si letalska industrija še naprej prizadeva doseči gospodarsko učinkovitost, saj deluje na pretežno liberaliziranem notranjem trgu, na katerem tekmuje tudi z drugimi vrstami prevoza. V zvezi s tem so letalske družbe kot glavni področji, ki ju je treba izboljšati, opredelile zagotavljanje navigacijskih služb zračnega prometa in vzorce letenja. Njihova zahteva za boljšo učinkovitost zagotavljanja služb upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa je postala glavno gonilo sprememb.

Vendar pa bo kombinacija podaljšane rasti in prizadevanj za večjo gospodarsko učinkovitost verjetno postavila **nove varnostne izzive**, kot je opisano v odstavku 2.3.1 spodaj.

Povečanje zmogljivosti in izboljšanje varnosti ob hkratnem zagotavljanju najboljše možne gospodarske učinkovitosti je bila dejansko podlaga pobude „enotno evropsko nebo“, s katero se je že vzpostavila pristojnost Skupnosti za upravljanje zračnega prometa (ATM) in navigacijske službe zračnega prometa (ANS).⁶

Rezultati projekta SESAR kažejo tudi nadaljnjo rast prometa in potrjujejo, da je izziv oblikovati nov sistem, ki bo sposoben izpolnjevati zahteve splošnega **trikratnega povečanja zračnega prometa**⁷ in obenem ohraniti vsaj sedanjo kakovost storitev pri nižjih stroških za uporabnike. To približno pomeni upravljati približno 30 milijonov letov po pravih instrumentalnega letenja v Evropi namesto sedanjih 10 milijonov na leto.

Sistem EASA, ki je bil načrtovan kot odziv na potrebe industrije v konkurenčnem okolju in je poleg tega, da zagotavlja visoko enotno stopnjo varnosti civilnega letalstva, dobil pristojnosti in pooblastila, ki mu jih je podelil zakonodajalec:

- za olajšanje prostega pretoka oseb in storitev;
- za spodbujanje stroškovne učinkovitosti v regulativnem in certifikacijskem postopku;
- za zagotavljanje enakih konkurenčnih pogojev za vse akterje na notranjem letalskem trgu.

Ta sistem mora biti torej sposoben prispevati k izboljšanju gospodarske učinkovitosti na vsaj dva načina:

- z gospodarno uporabo virov za regulativni in certifikacijski postopek;
- z razvojem predpisov, ki so sorazmerni s povezanimi varnostnimi tveganji ter vrsto in kompleksnostjo dejavnosti, ki jo pokrivajo.

⁴ Dolgoročna napoved organizacije EUROCONTROL za obdobje 2006–2025:

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

⁵ COM(2007) 845 konč. z dne 20. decembra 2007 – SPOROČILO KOMISIJE – Prvo poročilo o izvajanju zakonodaje o enotnem nebu: dosežki in nadaljnji ukrepi

⁶ Uredba (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (*UL L 96, 31.3.2004, str. 1*).

⁷ Rezultat D1 SESAR, različica 3.0, iz julija 2006: <http://www.sesar-consortium.aero/deliv1.php>.

1.2 Ponavljalni postopek za presojo učinkov

1.2.1 „Boljše urejanje“

Komisija bo v skladu z načelom „boljšega urejanja“ pripravila presojo učinkov pri predložitvi katerega koli predloga zakonodajalcu. Isto načelo Agencijo zavezuje k pripravi presoje učinkov predpisov v podporo mnenj Agencije.

Po opredelitvi težave, kot je opisano v pododstavku 1.2.2 spodaj, je bilo organizirano delo za omejitev podvajanja prizadevanj. Komisija je zato izvedla predhodno presojo učinkov, oceno upravnih stroškov in končno presojo učinkov; končna presoja učinkov se osredotoča na vprašanje, „ali“ je treba razširiti pristojnosti Agencije.

Takrat je bilo dogovorjeno, da bo Agencija pripravila posebno presojo učinkov predpisov o tem, „kako“ bi bilo mogoče izvesti razširitev na letališča,⁸ in ta dokument o tem, „kako“ bi se lahko v isto razširitev vključili tudi upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa.

Za lažje sklicevanje je v pododstavkih tega poglavja 1 povzeto obsežno delo v zvezi s ponavljalno presojo učinkov, ki so ga v sinergiji opravile službe Komisije in Agencija. To delo je vključevalo obsežna posvetovanja z zainteresiranimi stranmi.

1.2.2 Opredelitev težave

Kot je bilo poudarjeno v omenjeni presoji učinkov predpisov, ki jo je Agencija pripravila v zvezi z letališči, se je varnost komercialnega letalstva v Evropi od začetka sedemdesetih let prejšnjega stoletja (tj. približno 200 žrtev na milijon letov IFR – letov po pravilih instrumentalnega letenja) do leta 1995 bistveno izboljšala (tj. na približno 10 žrtev na milijon letov IFR). Od takrat je stopnja nesreč kljub bistvenim tehnološkim izboljšavam ostala skoraj nespremenjena. Pri upravljanju zračnega prometa/navigacijskih službah zračnega prometa (zlasti brezпилотnih zračnih sistemih in zelo lahkih reaktivnih letalih) bo povečanje prometnih in komercialnih pritiskov verjetno pomenilo nove izzive.

Za nadaljnje zmanjšanje možnosti nesreč je treba ukrepati ne samo v zvezi s tehnologijo, temveč tudi glede drugih vidikov „koncepta varnosti“. Jasno je, da je sedanja učinkovitost na področju varnosti posledica kolektivnih prizadevanj strokovne, visoko usposobljene in varnostno ozaveščene delovne sile. Vprašanje pa je ne samo, kako bi bilo mogoče ohraniti sedanjo varnostno učinkovitost, temveč tudi, kako jo je mogoče v bližnji prihodnosti dodatno izboljšati za obvladovanje novih izzivov ob hkratni optimizaciji rabe virov na evropski ravni. Predvideti je mogoče, da so nadaljnja izboljšanja varnosti močno odvisna od zmožnosti vseh zainteresiranih strani, da učinkovito in usklajeno uvedejo enotne sisteme upravljanja varnosti po vsej Evropi. Vendar je sistem upravljanja varnosti samo eno izmed potrebnih orodij; upoštevati je treba tudi postopke urejanja varnosti in povezave med sistemi upravljanja varnosti različnih subjektov ter konsolidacijo zahtev v zvezi s sistemi upravljanja varnosti na vseh področjih letalstva. Čeprav v zvezi s tem predpisi ICAO delujejo kot svetovni regulativni dežnik, se ti predpisi različno uporabljajo. Poleg tega organizacija ICAO izdaja številna priporočila, ki niso obvezna za države pogodbenice. V sedanjih okoliščinah so med državami članicami na področju upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa jasne razlike, saj se veliko izvedbenih dejavnosti opravlja na ravni držav članic brez močnega centralnega nadzora nad nastajajočimi vseevropskimi izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa ali njihovega centraliziranega certificiranja. Velika raznolikost se pojavlja tudi tam, kjer so se začele izvajati centralne dejavnosti usklajevanja (npr. pri upravljanju zračnega prometa). Zato se metodologija, ki se uporablja za certificiranje in varnostni nadzor, če ta obstaja, med državami članicami močno razlikuje. Tudi dodeljeni viri se med državami članicami zelo razlikujejo. Še ena slaba stran sedanjega stanja je pomanjkanje splošnega „celovitega systemskega“ pristopa k varnosti zračnega prometa. Različne organizacije vodijo različna področja, medtem ko se vedno bolj priznava, da bi imela varnost zračnega prometa koristi od celovitega doslednega pristopa „od izhoda do izhoda“ (*gate-to-gate*), ki vključuje

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

upravljanje zračnega prometa, navigacijske službe zračnega prometa, opremo zrakoplovov, letalske in letališke operacije ter usposobljenost osebja.

Na področju upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa je treba obravnavati zlasti naslednje glavne težave:

- zviševanje stopenj varnosti zaradi stalne rasti zračnega prometa, predvidene za naslednja desetletja (tj. približno 3 % na leto);
- pospeševanje varne uvedbe novih tehnologij;
- uvedbo „celovitega systemskega pristopa“ k urejanju varnosti, ki zajema segmente v zraku in na tleh, osebe in organizacije, ki opravljajo različne operativne naloge, povezane s službami zračnega prometa, ob upoštevanju njihovih medsebojnih povezav;
- preprečevanje večkratnih certifikacijskih postopkov za organizacije, ki zagotavljajo storitve na različnih področjih⁹, ali opremo¹⁰;
- opredelitev zakonskih odgovornosti in povezanih obveznosti, zlasti z vidika „ločevanja“ navigacijskih služb zračnega prometa¹¹, ali v primeru ponudnikov zelo kompleksnih sistemov (npr. satelitskih);
- obravnavo „mozaika“ razdrobljenega regulativnega okvira varnosti letalstva na evropski ravni, kot je poudarila skupina na visoki ravni, ki jo je leta 2006 ustanovil podpredsednik Jacques Barrot.¹²

1.2.3 Predhodna presoja učinkov, ki jo je pripravila Komisija

Leta 2005 je svetovalna družba, ki jo je najela Komisija, izvedla predhodno presojo učinkov¹³. V študiji je bilo ugotovljeno, da je razširitev pristojnosti Agencije najbolj logična, učinkovita in smotrna možnost. V skladu z mnenjem svetovalca bi razširitev sistema EASA privedla do bistvenih varnostnih koristi, zlasti v primerjavi z možnostjo „ne narediti nič“.

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

1.2.4 Končna presoja učinkov, ki jo je pripravila Komisija

Službe Komisije so nato marca 2008 pripravile končno presojo učinkov, ki bo priloga k njenemu zakonodajnemu predlogu za razširitev pristojnosti Agencije, pri čemer so glavno pozornost spet namenile vprašanju, „ali“ je treba pristojnosti Agencije razširiti na letališča in upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa. Na podlagi dosedanjega dela, rezultatov posvetovanj, ki jih je opravila Komisija, priporočil skupine na

⁹ Španska družba AENA je na primer upravljavka letališča (zato bodo zanjo veljale bistvene zahteve iz osnovne uredbe, ko jo bo odobrila zakonodajalec) in izvajalka navigacijskih služb zračnega prometa (zato zanjo velja Uredba Komisije (ES) št. 2096/2005 z dne 20. decembra 2005 o „skupnih zahtevah“ za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa (UL L 335, 21.12.2005, str. 13).

¹⁰ Npr. za preverjanje ustreznosti za uporabo upravljanja zračnega prometa v zraku, ki spada na področje uporabe osnovne uredbe EASA in člena 5 Uredbe (ES) št. 552/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o interoperabilnosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (UL L 96, 31.3.2004, str. 26).

¹¹ Člen 7.3 Uredbe (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu (UL L 96, 31.3.2004, str. 10).

¹² Končno poročilo skupine na visoki ravni v zvezi s prihodnjim evropskim ureditvenim okvirjem na področju

letalstva (julij 2007): 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

visoki ravni, sklepov Sveta v zvezi s sporočilom Komisije o izvajanju zakonodaje o enotnem evropskem nebu ter dela in posvetovanj Agencije je bilo v tej končni presoji učinkov sprejeto pozitivno mnenje o tej zadevi.

1.2.5 Sedanja presoja učinkov predpisov

Pristojnost Skupnosti za upravljanje zračnega prometa in navigacijske službe zračnega prometa je bila vzpostavljena že pri sprejetju zakonodajnega paketa enotnega evropskega neba. Kot je navedeno zgoraj, vse do zdaj opravljene ocene kažejo na potrebo po sprejetju dodatnega ukrepa za racionalizacijo urejanja varnosti civilnega letalstva na ravni Skupnosti z razširitvijo pristojnosti Agencije na urejanje upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa. Agencija zato meni, da je bil podan odgovor na vprašanje „če“.

Nato je bilo treba obravnavati vprašanje, „kako“ naj se to naredi, podobno kot je bilo to treba storiti v zvezi z razširitvijo sistema EASA na urejanje varnosti letališč.¹⁴ Namen tega dokumenta je zato v skladu s tem oceniti¹⁵ učinek mogočih nadomestnih rešitev. Ker je namen čim bolj nadgraditi regulativne postopke, vzpostavljene na podlagi enotnega evropskega neba, se Agenciji ni zdelo primerno ocenjevati učinka takih postopkov, saj njen predlagani pristop ne odstopa od njih. Nasprotno, zdelo se ji je potrebno dodatno oceniti mogoče spremembe takih postopkov in preučiti nekatera vprašanja, v zvezi s katerimi je menila, da niso dovolj jasna v okviru enotnega evropskega neba. Ta presoja učinkov predpisov se zato osredotoča na spodnje točke.

Je treba vzpostaviti pristojnost Agencije s spremembo osnovne uredbe ali z uvedbo določb, s katerimi se ureja vloga Agencije, v uredbe enotnega evropskega neba¹⁶?

Je odločanje o konceptih operacij vladna funkcija ali funkcija izvajalcev služb zračnega prometa?

Je treba upravljanje zračnega prostora in upravljanje pretoka zračnega prometa obravnavati, kot da sta regulativne narave ali narave zagotavljanja storitev?

Je treba nekatere storitve izvzeti iz certificiranja?

Ali bi morala certificiranje vseevropskih izvajalcev služb upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa opravljati Agencija; in v takem primeru, katera bi morala biti merila za opredelitev vseevropske narave take službe?

Če povzamemo, ta presoja učinkov predpisov dopolnjuje ponavljalni postopek, ki je potekal tri leta ob polnem sodelovanju med Agencijo, službami Komisije in številnimi zainteresiranimi stranmi na številnih obširnih posvetovanjih v zvezi z razširitvijo sistema EASA na letališča, upravljanje zračnega prometa in navigacijske službe zračnega prometa.

¹⁴ Mnenje št. 3/2007 Evropske agencije za varnost v letalstvu o spremembi Uredbe (ES) št. 1592/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2002 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu za razširitev njenega področja uporabe na urejanje varnosti in interoperabilnosti letališč
http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/opinions/Translations/03_2007/Opinion%203-2007.pdf

¹⁵ V tem dokumentu stališča/odgovori zainteresiranih strani niso podrobno analizirani, saj so bili povzeti v dokumentu o odzivih na pripombe (CRD 2007-16), objavljenem na spletni strani Agencije 18. marca 2008, http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/CRD-2007-16.pdf.

¹⁶ Uredbe (ES) št. 549/2004 (okvirna uredba), (ES) št. 550/2004 (uredba o izvajanju služb), (ES) št. 551/2004 (uredba o zračnem prostoru) in (ES) št. 552/2004 (uredba o interoperabilnosti) Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 (UL L 96, 31.3.2004, str. 1-42).

2. Presoja učinkov predpisov

2.1 Pristop k presoji učinkov

2.1.1 Kvalitativna in kvantitativna presoja

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

Globina študije je sorazmerna z verjetnim učinkom predloga, kot je navedeno v veljavnih smernicah Komisije za presojanje učinkov. Ti učinki se bodo analizirali z različnih vidikov. Zato ta presoja učinkov predpisov, ki se nanaša na letalski sektor in zlasti na upravljanje zračnega prometa in navigacijske službe zračnega prometa, obravnava predvsem naslednje točke za presojanje učinkov:

- varnost;
- gospodarstvo;
- okolje;
- družbo;
- in učinek na druge zahteve zakonodaje EU zunaj dosega agencije EASA, ki pa so tudi neposredno ali posredno povezane z letalstvom.

Natančneje, zgoraj naštetih učinki so bili ocenjeni s kvalitativnega in kvantitativnega vidika, kot je razvidno iz preglednice 1:

Presoja	UČINEK					
	Varnost		Gospodarstvo	Okolje	Družba	Učinek na druge letalske zahteve
	Pretoklost	Prihodnji učinek				
Kvantitativna	X					
Osnovna kvantitativna		X	X		X	
Kvalitativna		X	X	X	X	X

Preglednica 1: Kvalitativna in kvantitativna presoja učinkov

Vsaka izmed teh petih točk za presojanje učinkov bo posamično pregledana v odstavkih od 2.6 do 2.11 spodaj.

2.1.2 Metodologija presoje

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

- analizo težave, opisane v odstavku 2.3;
- opredelitev ciljev (splošnih, posebnih in operativnih) in kazalnikov, kot so predstavljeni v odstavku 2.4 spodaj;
- opredelitev nadomestnih možnosti za glavna vprašanja, ki izhajajo iz posvetovanja (tj. povezava s pravnimi akti enotnega evropskega neba; koncepti operacij; upravljanje pretoka zračnega prometa – ATFM; mala in srednja podjetja, kot so

letališke informacijske službe o letih – AFIS in certificiranje vseevropskih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa) v odstavku 2.5;

- opredelitev in ocena velikosti ciljne skupine;
- opredelitev in presoja učinkov vsake možnosti za vseh pet točk iz odstavka 2.1.1 zgoraj za določitev najpomembnejših učinkov;
- sklepna analiza po več merilih.

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

Glavna uporaba splošnih ciljev je torej podpirati opredelitev posebnih ciljev za predlagano politiko. Kazalniki rezultatov, povezani s temi posebnimi cilji, se bodo po potrebi uporabili v tej presoji učinkov predpisov, v prihodnosti pa se bodo lahko uporabljali tudi za redno ocenjevanje učinkovitosti sistema EASA. V skladu s tem so bili v odstavku 2.4.5 opredeljeni operativni kazalniki. Čeprav se ti kazalniki ne uporabljajo v tej presoji učinkov predpisov, bi jih bilo mogoče uporabiti v prihodnosti za stalno merilo napredka predlagane pobude.

Ko so v povezavi z navedenimi posebnimi cilji opredeljeni vsi učinki za vsako glavno vprašanje in vse povezane možnosti politike, se rezultati predstavijo v povzetku v matrici učinka v sklepnih pododstavkih od 2.6 do 2.11 spodaj. Postopek za razvoj take matrice je analiza po več merilih, ki se izvede z naslednjimi podrobnimi koraki:

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

2.2 Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi

Doslej se je strukturirano in ponavljalno posvetovanje z zainteresiranimi stranmi (poleg elektronske pošte in neformalnih izmenjav) izvajalo z 12 mehanizmi, kot je povzeto v preglednici 2 spodaj:

Št.	Odgovoren	Posvetovalno obdobje	Ciljna skupina	Mehanizem	Rezultati
1	ECORYS	Sredi leta 2005	Več kot 70 izbranih zainteresiranih strani	Vprašalniki	56 prejetih vprašalnikov; povzetek odgovorov v poročilu ECORYS
2	ECORYS	Sredi leta 2005	25 ključnih zainteresiranih strani	Razgovori	Povzetek odgovorov v poročilu ECORYS
3	EASA	December 2005	Svetovalna skupina nacionalnih organov (AGNA)	Posvetovanje o letnem načrtu sprejemanja predpisov agencije EASA	Odobrena naloga BR.003
4	EASA	December 2005	Posvetovalni odbor za varnostne standarde (SSCC)		Odobrena naloga BR.003
5	EASA	December 2005	AGNA	Posvetovanje o pristojnostih za nalogo BR.003	Pristojnosti objavljene
6	EASA	December 2005	Posvetovalni odbor za varnostne standarde		Pristojnosti objavljene
7	EASA	December 2007	Javnost s spletnim posvetovanjem	NPA 2007–16	1 860 prejetih pripomb; objavljen dokument CRD
8	EASA	Marec 2008	Javnost s spletnim posvetovanjem	CRD 2007–16	Prejetih 100 odzivov 18 zainteresiranih strani; upoštevani v tem mnenju
9	EK	Od začetka leta 2006	Nacionalni nadzorni organi	Udeležba na sestanku komisije za urejanje varnosti organizacije EUROCONTROL (SRC)	Stalna udeležba in razprave na sestankih
10	EK	Od začetka leta 2007	Nacionalni organi	Odbor za enotno evropsko nebo	Stalne informacije, zagotovljene na sestankih
11	EASA	Od leta 2007	EGNOS in Galileo	Redna udeležba na sestankih GALCERT	Boljše sporazumevanje z Evropskim nadzornim organom za GNSS (GSA) in Evropsko vesoljsko agencijo (ESA)
12	EASA	Od leta 2007	IRIS (Komunikacijske storitve prek satelita)	Redna udeležba v skupini zunanjih strokovnjakov	Boljše sporazumevanje z Evropsko vesoljsko agencijo (ESA)

Preglednica 2: Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi

Komisija je stalno zagotavljala informacije o napredku dela v zvezi z razširitvijo sistema EASA Odboru za enotno evropsko nebo, navedenemu posvetovalnemu organu panoge (ICB) in komisiji za urejanje varnosti organizacije EUROCONTROL (SRC).

Agencija se je nato v skladu s svojim postopkom sprejemanja odločitev dvakrat posvetovala s Svetovalno skupino nacionalnih organov (AGNA) oziroma Posvetovalnim odborom za varnostne standarde (SSCC) o vključitvi naloge BR.003 v načrt sprejemanja odločitev in nato o podrobnih pristojnostih in nalogah za njeno nadaljnje izvajanje. Od leta 2007 si Agencija zavzeto prizadeva za povezovanje ne samo s pristojnimi organi, temveč tudi s ključnimi zainteresiranimi stranmi za zelo kompleksne vseevropske sisteme, kot so sistemi, ki vključujejo zračni segment. Te zainteresirane strani so vključevale Evropski nadzorni organ za GNSS (GSA) in Evropsko vesoljsko agencijo (ESA). Ta prizadevanja so prispevala k številu in kakovosti pripomb, prejetih v zvezi z dokumentom NPA 2007–16. Analiziranih je bilo več kot 1 800 prejetih pripomb, kot je opisano v dokumentu CRD 2007–16, objavljenem 18. marca 2008. Nazadnje, prejetih je bilo tudi 100 odzivov na dokument CRD, ki so bili prav tako analizirani v postopku priprave tega mnenja.

Nazadnje, vse zainteresirane strani so imele – seveda v okviru razpoložljivih sredstev – številne priložnosti za to, da so v skladu z načeli za „boljše urejanje“ izrazile svoja stališča Komisiji in Agenciji.

2.3 Analiza težave

2.3.1 Stopnja varnosti upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa v Evropi

2.3.1.1 Vir varnostnih informacij

Vsako leto komisija za urejanje varnosti organizacije EUROCONTROL (SRC) objavi letni pregled varnosti, ki je na voljo na spletu. Izdaja tega poročila iz leta 2007¹⁷, ki vsebuje podatke do leta 2006, je bila uporabljena kot glavni vir dejanskih podatkov v tem odstavku.

2.3.1.2 Varnostna kultura in poročanje

Leta 2006 je 24 držav organizaciji EUROCONTROL v svojih poročilih AST¹⁸ poročalo o dogodkih v zvezi z upravljanjem zračnega prometa v primerjavi z 21 državami, ki so to storile leta 2005. To je **manj (približno 63 %) kot skupno število** držav članic organizacije EUROCONTROL,¹⁹ kar je posledica bodisi pomanjkanja dostopa informacijskih točk²⁰ do varnostnih podatkov izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa bodisi dejstva, da se informacije o tovrstnih dogodkih ne zbirajo. Poleg tega se skupno število dogodkov, o katerih se je poročalo, in kakovost podatkov med državami bistveno razlikujeta.

Kjer imajo informacijske točke AST dostop do varnostnih podatkov izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa in dober sistem poročanja, je bilo evidentiranih dogodkov v zvezi z upravljanjem zračnega prometa veliko, čeprav so vključevali velik delež manjših tehničnih dogodkov brez varnostnega učinka. V letu 2006 pa je pet držav poročalo o več kot 500 dogodkih v zvezi z upravljanjem zračnega prometa, medtem ko je 10 izmed 24

¹⁷ Komisija za urejanje varnosti organizacije EUROCONTROL – Letno poročilo o varnosti za leto 2007: http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/report/srcdoc43_e1.0_ri%20-%20EPR%20Final.pdf.

¹⁸ Letna varnostna predloga.

¹⁹ Trenutno 38, vključno s: 25 državami članicami EU (razen Estonije in Latvije), dvema državama, povezanimi z agencijo EASA (Norveško in Švico), šestimi državami iz Skupnega evropskega zračnega prostora (Albanijo, Bosno in Hercegovino, Hrvaško, Nekdanjo jugoslovansko republiko Makedonijo, Črno goro in Srbijo) in petimi državami ECAC (Armenijo, Moldavijo, Monakom, Turčijo in Ukrajino).

²⁰ Ki jih imenujejo države članice v skladu z varnostno zahtevo organizacije EUROCONTROL (ESARR) št. 2.

držav, ki so poročale o dogodkih v zvezi z upravljanjem zračnega prometa (tj. 42 %), navedlo manj kot 10 dogodkov na leto.

To je poudarjeno v letnem poročilu komisije za urejanje varnosti organizacije EUROCONTROL, ki kaže na velike razlike med kulturami poročanja v organizacijah in organih ter poudarja potrebo po učinkovitejši standardizaciji na ravni EU.

V poročilu se tudi ugotavlja, da je bila 12. novembra 1999 v različici 1.0 objavljena varnostna zahteva organizacije EUROCONTROL (ESARR) št. 2²¹ o poročanju o varnostnih dogodkih pri upravljanju zračnega prometa in njihovem ocenjevanju, ki se je začela uporabljati 1. januarja 2000, in da sedem let pozneje samo dve tretjini zadevnih držav poročata organizaciji EUROCONTROL. To se šteje za očiten znak počasnega napredka na podlagi medvladne ureditve.

Poročila, ki so jih informacijske točke predložile organizaciji EUROCONTROL leta 2007 in temeljijo na zahtevah iz varnostne zahteve organizacije EUROCONTROL št. 2 ter Direktivi 2003/42/ES²², pa kažejo na nadaljnji napredek, ki so ga pri izvajanju kulture varnostnega poročanja dosegli posamezni člani osebja. Kljub temu pa je v skladu z navedenim letnim poročilom SRC treba posvetiti pozornost številnim vprašanjem, vključno z:

- dejstvom, da v številnih državah Evropske konference civilnega letalstva (ECAC)²³ obstaja premalo zadovoljivo okolje „pravične kulture“ v zvezi s poročanjem o dogodkih, in čeprav se to najpomembnejše vprašanje obravnava na svetovni, evropski in nacionalni ravni, je napredek žal še zmeraj počasen;
- trajnim pomanjkanjem virov in kvalificiranega osebja na nacionalni ravni, ki se ukvarja z zbiranjem in analizo varnostnih podatkov.

O pomanjkanju virov se bo razpravljalo v odstavku 2.3.3.2 spodaj. Vprašanje „pravične kulture“ se ne bo dodatno obravnavalo v tej presoji učinkov predpisov, ker je zakonodajalec pred kratkim že sprejel posebne določbe za varstvo virov informacij²⁴.

2.3.1.3 Skupno število nesreč, incidentov ali dogodkov v zvezi z upravljanjem zračnega prometa/navigacijskimi službami zračnega prometa

Predhodni podatki o skupnem številu nesreč v Evropi za leto 2006 (za zrakoplove z največjo certificirano vzletno maso nad 2 250 kg) kažejo, da se je v primerjavi z letom 2005 število nesreč povečalo (s 85 na 96). Manj kot 10 % teh nesreč je imelo za posledico smrtne žrtve. Prispevek (neposredni ali posredni) služb upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa k številu nesreč pa je v skladu z navedenim letnim poročilom komisije za urejanje varnosti organizacije EUROCONTROL za leto 2007 ostal majhen: v približno šestih izmed 96 nesreč (tj. približno 6 %). V primeru nesreč je mogoče domnevati, da je stopnja poročanja (v primerjavi s skupnim ocenjenim številom podobnih dogodkov, o katerih se ni poročalo) 100-odstotna.

Število incidentov v zvezi z upravljanjem zračnega prometa z visokim tveganjem se je v letu 2006 nekoliko zmanjšalo; takih incidentov je na leto še vedno približno 600. Celo v tem primeru je optimistično predpostavljati, da je stopnja poročanja 100-odstotna.

Organizacija EUROCONTROL poleg tega ocenjuje, da skupno število 9 600 incidentov v zvezi z upravljanjem zračnega prometa (vključno z manj resnimi incidenti, ki niso pomenili bistvenega tveganja za varnost), o katerih se je poročalo v letu 2006, pomeni le 31 %

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

²² Direktiva 2003/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. junija 2003 o poročanju o dogodkih v civilnem letalstvu (UL L 167, 4.7.2003, str. 23).

²³ Evropska konferenca civilnega letalstva danes vključuje 42 držav, vključno z vsemi državami članicami EU-27.

²⁴ Člen 16 že navedene osnovne uredbe (ES) št. 216/2008 z dne 20. februarja 2008.

dejanskega skupnega števila. Zato je Agencija ocenila, da je skupno število incidentov v zvezi z upravljanjem zračnega prometa v državah ECAC v letu 2006 znašalo približno 30 000 na približno 10 milijonov letov IFR.

Organizacija EUROCONTROL ima tudi zapisano, da je bilo v letu 2006 sporočenih 15 658 dogodkov v zvezi z upravljanjem zračnega prometa.²⁵ Organizacija EUROCONTROL ne ocenjuje stopnje poročanja za tovrstne dogodke. Agencija predpostavlja, da bi lahko znašala približno 30 %, kot za incidente.

V skladu s predhodno študijo, ki jo je družba ECORYS opravila leta 2005, se je v desetletnem obdobju – med letoma 1994 in 2004 – v Evropi na leto zgodilo povprečno 3,9 komercialne letalske nesreče s smrtnim izidom, h katerim so prispevale službe upravljanja zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa. Če ne bodo sprejeti nobeni ukrepi za nadaljnje izboljšanje varnosti, tj. če bo stopnja nesreč ostala na sedanji ravni, bo to imelo za posledico med šest in osem komercialnih letalskih nesreč s smrtnim izidom na leto v letu 2025, pri katerih je vzročni dejavnik povezan z upravljanjem zračnega prometa/navigacijskimi službami zračnega prometa.

V odstavku 1.1 zgoraj je bilo opozorjeno, da projekt SESAR predvideva trikratno povečanje stopnje prometa v državah ECAC: tj. 30 milijonov letov IFR na leto v primerjavi s sedanjimi desetimi milijoni. Vsi strokovnjaki soglašajo, da bo bistveno povečanje prometa pripeljalo do povečanja števila varnostnih dogodkov, če se ne bodo izvedli nobeni ukrepi za izboljšanje varnosti. Nekateri ocenjujejo, da povezano povečanje števila varnostnih dogodkov morda ne bo linearno, temveč, nasprotno, eksponentno (tj. veliko višje), saj bo povečanje prometa privedlo do večje gostote v času in prostoru. Agencija kljub temu ugotavlja, da še ni soglasja o količinski opredelitvi navedenega eksponentnega povečanja. V spodnji preglednici 3 se zato predpostavlja samo zelo skromno linearno povečanje števila varnostnih dogodkov:

Varnostni dogodki, h katerim (neposredno ali posredno) prispevajo ATM/ANS	Sporočeni organizaciji EUROCONTROL v letu 2006	Ocenjena stopnja poročanja	Ocenjeno skupno število dogodkov na 10 milijonov letov IFR na leto	Linearna ekstrapolacija števila dogodkov za 30 milijonov letov IFR na leto
Nesreče s smrtnimi žrtvami	3,9 (ki jih je sporočila družba ECORYS)	100 %	Ni podatkov	6-8 (ocena družbe ECORYS)
Nesreče	6	100 %	6	18
Incidenti, ki vključujejo tveganje	600	100 %	600	1 800
Skupno število incidentov	9 600	31 %	30 000	90 000
Dogodki v zvezi z upravljanjem zračnega prometa	15 658	30 %	50 000	150 000

Preglednica 3: Ocenjeno število skupnih varnostnih dogodkov v zvezi z upravljanjem zračnega prometa/navigacijskimi službami zračnega prometa

²⁵ Opozoriti je treba, da to število vključuje velik delež manjših tehničnih dogodkov, ki nimajo varnostnega učinka zaradi ustreznih podpornih ukrepov za zmanjševanje nevarnosti, kot so presežki in samodejna vnovična konfiguracija.

2.3.1.4 Nesreče, incidenti, dogodki in povezane kategorije v zvezi z upravljanjem zračnega prometa/navigacijskimi službami zračnega prometa

V navedenem Letnem poročilu o varnosti za leto 2007 je Komisija organizacije EUROCONTROL za urejanje varnosti ocenila tudi najpomembnejše kategorije nesreč/incidentov. Ugotovljeno je bilo, da je v zvezi z nesrečami najpomembnejša predvsem kategorija „**trčenje na tleh**“, saj je leta 2006 pomenila 11 % vseh nesreč. Znotraj te kategorije je najbolj tvegan dogodek „**vdor na vzletno-pristajalno stezo**“: leta 2006 je bilo v državah ECAC prijavljenih 667 primerov takega dogodka, kar pomeni skoraj dva vdora na vzletno-pristajalno stezo na dan. To skupno število kaže na 6-odstotno povečanje v letu 2006 v primerjavi z letom 2005. Čeprav se splošna smernica v vdorih največje resnosti zmanjšuje, bo ta vrsta dogodkov zaradi pričakovanega povečanja pretoka letališč zahtevala stalno pozornost in prizadevanja.

V kategoriji „**kontrolirani leti v teren (CFIT)**“ je bilo v letu 2006 opaženo povečanje v primerjavi z letom 2005 (s pet na sedem). Kategorija kontroliranih letov v teren ostaja druga najpomembnejša kategorija. Spomniti je treba, da se lahko kontrolirani leti v teren zgodijo tudi na manjših letališčih v splošnem letalskem prometu IFR, v okviru katerega se danes pogosto ne zagotavljajo vertikalni radionavigacijski signali. Skupno število incidentov v kategoriji „**komaj preprečeni kontrolirani leti v teren (komaj preprečeni CFIT)**“ se je zmanjšalo (21 v letu 2006, 31 v letu 2005). Vendar so incidenti, ki vključujejo tveganje, na skoraj enako visoki ravni kot v letu 2005 (trije incidenti resnosti A v letu 2006 v primerjavi s štirimi incidenti v letu 2005 ter šest incidentov resnosti B v letih 2006 in 2005). Poleg tega je delež komaj preprečenih kontroliranih letov v teren visokega tveganja zelo velik.

V primerjavi z letom 2005 je prišlo do manj kot 2-odstotnega zmanjšanja (v absolutnih številkah) in 6-odstotnega zmanjšanja v normaliziranih številkah skupnega števila incidentov v kategoriji „**izguba minimalnega razdvajanja**“. Skupno gledano, ta kategorija še vedno vključuje približno 100 dogodkov na milijon ur letenja na leto.

Po bistvenem zmanjšanju (30 %) skupnega števila v letu 2005 je bilo povečanje predhodnih podatkov za kategorijo „**nedovoljen vdor v zračni prostor**“ za leto 2006 manj opazno, saj je znašalo 4 %, kar skupno ustreza skoraj 1 500 sporočenim incidentom. Število dogodkov, o katerih se ni poročalo, bi lahko bilo precej višje.

Kategorija „**odstopanje zrakoplova od dovoljenja kontrole zračnega prometa (ATC)**“ združuje vse oblike odstopanja od danih dovoljenj, vključno z odstopanji od dodeljene ravni, dodeljene zračne poti, dodeljenega časa in najmanjših varnih višin leta, kjer se dodeljujejo. Seštevek vseh teh dogodkov pojasnjuje velikost skupnega števila incidentov v tej kategoriji, ki jih je bilo v letu 2006 za 5 % več – skladno z rastjo prometa. Število dogodkov iz te kategorije, o katerih se je poročalo, je znašalo približno 140 na milijon ur letenja.

Poleg tega je organizacija EUROCONTROL obravnavala neke vrste „odpadno“ kategorijo, imenovano „**odstopanje zrakoplova od veljavnega predpisa upravljanja zračnega prometa (ATM)**“. Opozoriti je treba, da so nekatera odstopanja zrakoplova od veljavne uredbe za upravljanje zračnega prometa evidentirana tudi v drugih kategorijah, v katerih se uporabljajo okoliščine dogodka (npr. nedovoljen vdor v zračni prostor). V tej kategoriji pa se je vseeno povečalo skupno število sporočenih števil v letu 2006 (2 370 dogodkov) in število incidentov, ki vključujejo tveganje (43).

2.3.1.5 Nesreče s smrtnimi žrtvami, h katerim so prispevali upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa

V strategiji Evropske konference civilnega letalstva za upravljanje zračnega prometa 2000+ je bil zastavljen varnostni cilj na visoki ravni: „.... **izboljšati stopnje varnosti z**

zagotavljanjem, da se število nesreč in resnih ali tveganih incidentov, ki jih povzročijo upravljanje zračnega prometa, ne poveča, in kadar je mogoče, zmanjša. Število nesreč, o katerih poroča organizacija EUROCONTROL, se med leti razlikuje, kot je mogoče pričakovati, zdaj pa se splošno gibanje ne povečuje kljub naraščajočim stopnjam prometa. V zvezi z nesrečami s smrtnim izidom se varnostni cilj Evropske konference civilnega letalstva za zdaj izpolnjuje. **V letu 2006 ni bila zapisana nobena smrtna žrtev zaradi nesreč, povezanih z upravljanjem zračnega prometa/navigacijskimi službami zračnega prometa.**

V desetletnem obdobju – med letoma 1997 in 2006 – je k najmanj devetim nesrečam s smrtnim izidom v EU-27 + 4 neposredno ali posredno prispevalo upravljanje zračnega prometa ali po možnosti navigacijske službe zračnega prometa (na primer nezadostne navigacijske storitve ali pomanjkanje pravočasnih/lahko razumljivih informacij letalske informacijske službe):

- 30. julij 1997, ATR-42, Air Littoral, Italija, 1 smrtna žrtev.
Zrakoplov je pristal predaleč in prehitro ter posledično zletel s 1 650 metrov dolge vzletno-pristajalne steze št. 23 v Firencah. Prag vzletno-pristajalne steze je bil prestavljen, kar je imelo za posledico dejstvo, da je na voljo ostalo le 1 030 metrov pristajalne razdalje;
- 17. december 1997, Jakovljev 42, Aerosweet Grčija, 70 smrtnih žrtev.
Po neuspelem priletu z ILS (instrumentalnim pristajalnim sistemom) je zrakoplov dobil navodilo, naj se povzpne in počaka na drugi poskus. Namesto tega je zrakoplov skrenil v smer zahod-jugozahod in trčil ob goro na višini 1 005,84 metra 71,8 kilometra od letališča;
- 30. julij 1998, Beech 1900, Proteus Air, Francija, 14 smrtnih žrtev.
Zrakoplov je trčil z zrakoplovom Cessna 177 na višini 609,6 metra. Zrakoplov je zaprosil za dovoljenje za spremembo načrta leta in spust pod 914,4 metra v nenadzorovan zračni prostor za prelet potniške ladje „Norway“. Zrakoplova nista uporabljala iste frekvence in obe posadki sta bili verjetno osredotočeni na potniško ladjo;
- 25. februar 1999, Dornier 328, Minerva Airlines, Italija, 4 smrtne žrtve.
Pri pristajanju na vzletno-pristajalni stezi št. 29 v Genovi se je zrakoplov po poročilih dotaknil zemlje „predaleč in prehitro“ ob hrbtnem vetru. Na koncu prileta do vzletno-pristajalne steze je pilot domnevno poskušal obrniti zrakoplov na eno stran, vendar neuspešno. Zrakoplov je nato zletel s steze in padel v vode Genovskega zaliva;
- 11. december 1999, British Aerospace ATP, SATA Air Açores, Portugalska (Azori), 35 smrtnih žrtev.
Na vreme na poti je vplival frontalni sistem z razpršenimi kumulonimbusi, plohami, turbulenco in močnimi vetrovi z jugozahoda, zato se je posadka odločila spremeniti načrt leta in je izbrala pot, ki je vključevala spust nad kanal med otokoma Pico in Sao Jorge za prestrežanje radiala 250 stopinj VOR (visokofrekvenčnega vsesmernega radijskega oddajnika) letališča Horta. Stolp na letališču Horta je sprva zrakoplovu dal uradno dovoljenje za nivo leta 100. Posadka je nato zaprosila za spust na 1 524 metrov, za katerega je bilo izdano dovoljenje skupaj z navodilom, naj ohranja vizualni stik z otokom Pico. Med spuščanjem so poročali o močnem dežju in turbulenci. Sedem minut po začetku spusta je zrakoplov trčil ob severno pobočje gore Pico da Esperanca na otoku Sao Jorge v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC). Sistem opozarjanja na bližino zemlje (GPWS) je opozoril posadko 17 sekund pred trčenjem;

- 25. maj 2000 – trčenje na vzletno-pristajalni stezi na letališču Charles De Gaulle (Francija)²⁶, 1 smrtna žrtev.
Mogoči vzroki so bili najprej dejstvo, da je kontrolor napačno zaznal položaj enega zrakoplova, kar so še dodatno poslabšale okoliščine in delovne metode, in to ga je pripeljalo do tega, da je zrakoplovu Shorts dal dovoljenje za postavitve pred prag vzletno-pristajalne steze. Drugi razlog je bila neustreznost postopkov sistematičnega preverjanja v službi kontrole zračnega prometa, kar je povzročilo, da napake ni bilo mogoče popraviti;
- 8. oktober 2001 – trčenje na vzletno-pristajalni stezi na letališču Linate (Italija)²⁷, 114 smrtnih žrtev.
V preiskavi je bilo ugotovljeno, da je mogoče domnevati, da je bil neposredni vzrok nesreče vdor zrakoplova Cessna na aktivno vzletno-pristajalno stezo. Seveda je treba pri ocenjevanju ravnanja posadke zrakoplova Cessna, pri katerem je igral bistveno vlogo človeški dejavnik in ki je potekalo v razmerah zmanjšane vidljivosti, upoštevati scenarij, ki je omogočil potek dogodkov, ki je pripeljal do usodnega trčenja; enako je mogoče trditi, da sistem na milanskem letališču Linate ni omogočal izogibanja nespornomom, kaj šele, med drugim, neustreznim postopkom in očitnim človeškim napakam;
- 24. november 2001, British Aerospace 146, Crossair, Švica, 24 smrtnih žrtev.
24. novembra 2001 ob 20:01 UTC (mednarodni srednjeevropski čas) je zrakoplov vzletel z letališča Berlin-Tegel na redni letalski liniji v Zürich. Ob 20:58 UTC je po mirnem letu prejel dovoljenje za standardni prilet VOR/DME na vzletno-pristajalno stezo št. 28 na letališče Zürich. Pred zrakoplovom, ki je bil vpleten v nesrečo, je na vzletno-pristajalni stezi št. 28 na letališču Zürich pristal zrakoplov Embraer EMB 145, let CRX 3891. Posadka je obvestila kontrolni stolp, da so vremenske razmere na tej vzletno-pristajalni stezi blizu mejne vidljivosti. Ob 21:00 UTC se je let CRX 3597 javil na frekvenci letališke kontrole. Ko je zrakoplov dosegel najmanjšo spustno nadmorsko višino (MDA) 728 metrov ob 21:06, je vodja zrakoplova kopilotu omenil, da ima zanesljiv vizualni stik z zemljo, in nadaljeval spust. Kmalu zatem je zrakoplov trčil ob drevesne krošnje in nato zgrmel na tla;
- 1. julij 2002 – trčenje med letom (nad Überlingenom)²⁸, 71 smrtnih žrtev, za katero so bili med drugim opredeljeni naslednji vzroki:
 - služba kontrole zračnega prometa ni pravočasno opazila neizbežne kršitve razmika med zrakoplovi. Navodilo zrakoplovu TU154M, naj se spusti, je bilo dano v času, ko predpisanega razmika z zrakoplovom B757-200 ni bilo več mogoče zagotoviti;
 - posadka zrakoplova TU154M je sledila navodilu službe kontrole zračnega prometa, naj se spusti, in nadaljevala spuščanje tudi po tem, ko ji je sistem za opozarjanje in preprečevanje trčenj v zraku (TCAS) svetoval, naj se začne vzpenjati. Ta manever je bil izveden v nasprotju s podanim navodilom za izogib (*Resolution Advisory* – RA) sistema TCAS;
 - vključitev ACAS/TCAS II v celotni letalski sistem je bila nezadostna in se ni ujemala s filozofijo sistema v vseh točkah;
 - uredbe v zvezi s sistemom ACAS (sistemom za preprečevanje trčenj na zrakoplovih)/TCAS, ki jih je objavila organizacija ICAO, in posledično uredbe nacionalnih letalskih organov, operativna in postopkovna navodila proizvajalca TCAS in operaterjev so bila nestandardizirana, nepopolna in delno si nasprotujoča;
 - izvajalec službe zračnega prometa pri svojih postopkih upravljanja in zagotavljanja kakovosti ni zagotovil, da so ponoči na vseh odprtih delovnih postajah stalno prisotni kontrolorji;

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

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

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

- upravljanje in zagotavljanje kakovosti izvajalca službe zračnega prometa sta leta dopuščala, da je ponoči ob nizkem pretoku prometa delal samo en kontrolor, medtem ko je drugi počival.

Leta 2006 je bilo usodnih pet izmed sedmih nesreč CFIT. Čeprav upravljanje zračnega prometa ni bil neposredni ali posredni vzročni dejavnik, organizacija EUROCONTROL ni predložila nobenih podatkov, na podlagi katerih bi bilo mogoče sklepati, da bi razpoložljivost ustreznih navigacijskih služb zračnega prometa lahko pripomogla k preprečitvi nastanka teh nesreč.

2.3.1.6 Ključna področja tveganja

Če povzamemo, v navedenem Letnem poročilu o varnosti za leto 2007 je komisija za urejanje varnosti organizacije EUROCONTROL našla naslednja ključna področja tveganja:

- **trčenja na tleh in zlasti vdori na vzletno-pristajalno stezo;**
- **nedovoljen vdor v zračni prostor;**
- **kontroliran let v teren (CFIT) ali „komaj preprečen CFIT“**, v zvezi s katerimi je delež incidentov, ki vključujejo tveganje (resnost A in resnost B), v skupnem številu dogodkov CFIT zelo velik (43 % leta 2006 v primerjavi z 32 % leta 2005) in še vedno narašča. Za primerjavo, delež incidentov, ki vključujejo tveganje, je v zvezi s kršitvami minimalnega razdvajanja približno 20 % in v zvezi z vdori na vzletno-pristajalno stezo 10 %;
- **odstopanje zrakoplova od dovoljenja kontrole zračnega prometa (ATC);**
- **odstopanja od višine leta;**
- **raven službe zračnega prometa (ATS) na letališčih.**

V zvezi s službami zračnega prometa, zlasti v bližini sekundarnih letališč, je komisija za urejanje varnosti organizacije EUROCONTROL že leta 2005 izrazila pomisleke o razlikah, ki obstajajo med državami članicami v zvezi z razvrščanjem zračnega prostora in različnimi stopnjami služb zračnega prometa, ki se zagotavljajo. Organizacija EUROCONTROL je v navedenem poročilu za leto 2007 sklenila, da ne obstaja noben standardni pristop k zagotavljanju služb zračnega prometa in vzpostavitvi nadzorovanega zračnega prostora za komercialne lete. Komisija za urejanje varnosti organizacije EUROCONTROL zato meni, da je zlasti za to ključno področje tveganja potrebno regulativno ukrepanje.

Na podlagi zgoraj navedenega je Agencija sklenila, da:

- je potreben celovit sistemski pristop za izboljšanje varnosti upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa;
- si poleg upravljanja zračnega prometa pozornost zaslužijo tudi storitve navigacijskih služb zračnega prometa;
- je skupno število nesreč (ali nesreč s smrtnim izidom) tako majhno, da je treba za verodostojno oceno varnostnih kazalnikov izboljšati sisteme poročanja za incidente in organizirati centralizirano analizo z vidika celovitega sistema.

2.3.1.7 Stroški varnostnih dogodkov

Najhujša nesreča v zvezi z upravljanjem zračnega prometa lahko vključuje visokoenergetsko trčenje dveh zelo velikih zrakoplovov, ki ima za posledico izgubo trupa obeh zrakoplovov in več kot 500 izgubljenih človeških življenj²⁹.

Vrednost enega človeškega življenja je z moralnega vidika zelo sporen koncept. V tem dokumentu pa se na podlagi literature³⁰ predpostavlja, da znašajo stroški zavarovanja

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

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

približno 1 milijon EUR. Ena nesreča v zvezi z upravljanjem zračnega prometa/navigacijskimi službami zračnega prometa, ki vključuje vsaj en velik komercialni zrakoplov, lahko zahteva približno 50 človeških življenj. Skupne stroške teh žrtev je tako mogoče oceniti na 50 milijonov EUR.

Dne 30. marca 2008 so se na spletu ponujali številni rabljeni zrakoplovi. Cena sodobnih in razmeroma velikih poslovnih reaktivnih letal se je gibala okrog vrednosti 15–34 milijonov USD³¹, to pomeni, da je v povprečju mogoče domnevati, da je preostala vrednost poslovnega reaktivnega letala približno 20 milijonov EUR. Preostala vrednost velikega komercialnega potniškega letala je tako mogoče oceniti na kar približno 100 milijonov EUR (dvakrat več kot za zelo velika letala, kot je B-747).

Zato bo ena nesreča, ki vključuje dve letali vrste B-747, pomenila $200 + 200 = 400$ milijonov EUR v smislu stroškov izgube trupa. Temu lahko dodamo 500×1 milijon EUR = 500 milijonov EUR za izgubljena življenja. Skupni stroški bi lahko znašali približno 900 milijonov EUR ob predpostavki, da ni bila povzročena dodatna škoda tretjim osebam na tleh. Kakor koli, verjetnost tovrstne nesreče (samo ena v zgodovini letalstva) se je izkazala za izjemno majhno, zato ni primerno, da se v naslednjih odstavkih te presoje učinkov predpisov upoštevajo tako ogromni stroški.

Nesreča (ki neposredno ali posredno vključuje upravljanje zračnega prometa ali navigacijske službe zračnega prometa) v povprečju verjetno vključuje izgubo trupa komercialnega reaktivnega potniškega letala (preostala vrednost približno 100 milijonov EUR) in 50 življenj, pri čemer znašajo skupni stroški približno 150 milijonov EUR. Predpostavlja se, da bi lahko v to kategorijo spadala ena izmed petih (tj. 20 %) nesreč v zvezi z upravljanjem zračnega prometa/navigacijskimi službami zračnega prometa.

Za preostalih 80 % nesreč je mogoče ugotoviti, da so najpogostejši varnostni dogodki med vožnjo na tleh trčenja ob pritrjene predmete ali opremo na tleh. Upravljanje zračnega prometa je lahko dejavnik, ki prispeva k tovrstnim nesrečam.

Taki **dogodki na letališčih, čeprav navadno ne zahtevajo življenj ali povzročijo izgube trupa, kljub temu vključujejo znatne stroške.** V skladu s podatki iz programa preprečevanja nesreč na tleh (*Ground Accident Prevention – GAP*), ki ga je leta 2003 začela izvajati Fundacija za varnost letenja³² (*Flight Safety Foundation – FSF*: neodvisna mednarodna nepridobitna organizacija), ima lahko celo majhen incident za posledico drago popravilo zrakoplova in celo dražje motnje v voznem redu ter čas popravila zrakoplova na tleh) v višini 10 000 milijonov USD na leto v svetovnem merilu, kar pomeni povprečen strošek v višini 370 000 USD na nesrečo ali incident. Nesreče v zvezi z upravljanjem zračnega prometa vključujejo dogodke med vožnjo na tleh po vozni stezi. Ocene fundacije FSF vključujejo tudi manjše (in zato cenejše in hitreje popravljive) poškodbe zrakoplovov, parkiranih na letališki ploščadi. Uporaba vrednosti, ki jih je v tej presoji učinkov predpisov ocenila fundacija FSF, lahko pripelje do podcenjevanja in ne precenjevanja stroškov. Ob predpostavki, da je 1 EUR vreden 1,35 USD (v letu 2006), bi lahko **povprečen strošek enega izmed teh dogodkov znašal približno 270 000 EUR. Tukaj se predpostavlja, da taki dogodki pomenijo 80 % nesreč v zvezi z upravljanjem zračnega prometa/navigacijskimi službami zračnega prometa.**

Povprečni strošek ene same nesreče v zvezi z upravljanjem zračnega prometa/navigacijskimi službami zračnega prometa je mogoče oceniti v višini:

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

V odstavku 2.3.1.3 zgoraj je bilo ocenjeno, da mogoče prihodnje število letnih nesreč v zvezi z upravljanjem zračnega prometa/navigacijskimi službami zračnega prometa znaša 18, če ne bodo sprejeti ukrepi za izboljšanje varnosti.

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

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

Tako se sklepa, da bi lahko stroški nesreč v zvezi z upravljanjem zračnega prometa/navigacijskimi službami zračnega prometa v Evropi v naslednjih dveh desetletjih v povprečju znašali $18 \times 37,77 = 680$ milijonov EUR na leto.

2.3.2 Regulativni okvir

2.3.2.1 Splošni regulativni okvir: ICAO

V okviru ICAO se uporabljajo stališča iz presoje učinkov predpisov, priložene Mnenju Agencije št. 3/2007³³. Če povzamemo, sistem, ki temelji na prilogah ICAO in njihovem pravnem prenosu na nacionalni ravni, ima naslednje glavne pomanjkljivosti:

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

2.3.2.2 Sprejemanje predpisov in standardiziranje v Evropi

Glede na rezultat D1, ki ga je pripravil SESAR,³⁴ je bilo kljub dejstvu, da so bili vzpostavljeni evropske varnostne uredbe in sistem poročanja o učinkovitosti, njihovo izvajanje nedosledno in zelo počasno. Tako obnašanje je nesprejemljivo in ga je treba narediti preglednejšega, da ga lahko končni uporabniki zavestno obravnavajo. Sedanji pristop upravljanja in izvajanja držav ne more prisiliti k izvajanju takih predpisov. To je treba spremeniti, potreben pa je en institucionalni okvir s strukturo organizacije in upravljanja, ki ima pooblastila, da to stori dosledno in skladno. Če stopnje varnostne učinkovitosti ni mogoče povečati, se zmogljivost ne more povečati.

V že navedenem Letnem poročilu o varnosti za leto 2007 komisije za urejanje varnosti organizacije EUROCONTROL je bilo dodano, da je stopnjo zagotavljanja služb zračnega prometa v bližini sekundarnih letališč kot skrb zbujajoče dejstvo leta 2005 že izpostavila komisija za urejanje varnosti organizacije EUROCONTROL, ki se je osredotočala na to, da komercialni prevozniki vse bolj uporabljajo te službe, in na razlike med državami članicami v zvezi z razvrščanjem zračnega prostora ter stopnjo storitev zračnega prometa, ki se zagotavljajo.

Komisija za urejanje varnosti organizacije EUROCONTROL je razvila vprašalnik, ki je namenjen pridobivanju pomembnih informacij in se osredotoča na razvrščanje zračnega prostora glede na komercialne zračne službe in vrste služb zračnega prometa, ki se zagotavljajo komercialnim zračnim službam. Izid vprašalnika je odkril naslednje:

... ne obstaja noben standardni pristop k zagotavljanju služb zračnega prometa in vzpostavitvi nadzorovanega zračnega prostora za komercialne lete ...

Komisija za urejanje varnosti organizacije EUROCONTROL je zato poleg ukrepov, ki jih je treba izvajati na nacionalni ravni, priporočila evropsko usklajevanje pri uporabi storitev letaliških informacijskih služb o letih.

Natančneje, organizacija EUROCONTROL je prek spremljanja in podpore izvajanju programa ESARR (ESIMS) opazila (Letno poročilo o varnosti za leto 2007), da so se nekatere ugotovitve „splošne“ narave pojavljale v velikem številu primerov po vsej celini.

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

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

Te „splošne ugotovitve“ kažejo na obstoj nekaterih vseevropskih vprašanj, ki zahtevajo ukrepanje na evropski ravni. Te vključujejo:

- nezadostno ureditev varnostnega nadzora nad upravljanjem pretoka zračnega prometa in upravljanja zračnega prostora;
- nezadostno izvajanje nekaterih določb ESARR;
- nezadostno formalizacijo ureditve varnostnega nadzora v zvezi s čezmejnimi primeri;
- slab varnostni nadzor nad spremembami sistemov;
- nezadostno ureditev za sprejemanje in preverjanje izjav EU o preverjanju sistemov, ki ju opravljajo nacionalni nadzorni organi, te izjave pa v skladu z Uredbo (ES) št. 552/2004 pripravijo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa;
- pomanjkanje ukrepov za izvajanje v primeru kršitev uredb enotnega evropskega neba, ki jih povzročijo certificirani izvajalci;
- nezadostno izvajanje koncepta „varnostnih direktiv“ (ki ga je navdihnila direktiva o plovnosti), ki se široko uporablja na drugih področjih letalstva;
- potrebo po pojasnitvi obsega in uporabe certifikacijskih predpisov enotnega evropskega neba za majhne organizacije, ki zagotavljajo informacije zrakoplovom, predvsem za obravnavo zelo različnih stopenj kompleksnosti storitev v kategoriji FIS.

Dodatne premisleke o sedanjem okviru urejanja varnosti v Evropi je Agencija že predstavila v navedeni presoji učinkov predpisov, ki je priložena Mnenju št. 3/2007 in v kateri je bilo sklenjeno, da se nobeni predpisi, standardi ali zahteve, ki jih sprejmejo ali objavijo katere koli sedanje medvladne letalske organizacije, ne začnejo uporabljati takoj, razen če se pravno prenesejo na nacionalno raven, in da take organizacije niso pristojne za izdajo certifikatov ali uveljavitev svojih standardov pri svojih članih.

2.3.2.3 Razdrobljen regulativni okvir

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

To dožemanje zainteresiranih strani, kot je ugotovila družba ECORYS leta 2005, je bilo zaznati tudi pri projektu SESAR, ki je v odstavku 5.2.4.1 svojega „Rezultata 3“ (DLM-0612-001-01-00), objavljenega julija 2007, navedel, da evropska zakonodaja civilnega letalstva potrebuje vseevropski varnostni regulativni okvir za upravljanje sprememb, ki vzpostavlja stabilne postopke in sodelovalne procese.

Za podporo razvoju tega okvira in zagotavljanje uspešnega izvajanja sprememb so bila v projektu SESAR opredeljena tri glavna priporočila:

- Evropska unija in države članice morajo imenovati regulativni organ za varnost na evropski ravni, ki bi deloval tudi kot regulativni vmesnik za upravljanje sprememb in bi vzajemno deloval s skupnim podjetjem SESAR, ki ga je treba ustanoviti najpozneje do konca faze opredelitve projekta SESAR;
- imenovani evropski regulativni organ za varnost mora razviti postopek (pregleda) upravljanja sprememb in po potrebi predlagati spremembe evropske zakonodaje o civilnem letalstvu ter obstoječih zahtev in ureditve v zvezi z varnostjo.

Podobno je skupina na visoki ravni, ki jo je konec leta 2006 ustanovil podpredsednik Jacques Barrot, v svojem Priporočilu št. 1 iz končnega poročila, predstavljenega julija 2007, zapisala, da je razdrobljenost največja ovira za izboljšanje učinkovitosti evropskega letalskega sistema. Ker je to mogoče obravnavati samo na evropski ravni, je skupina na visoki ravni priporočila okrepitev vloge Evropske skupnosti in metode Skupnosti kot edinega sredstva, ki bi določalo ureditvene agende za evropsko letalstvo. To mora odpraviti tudi prekrivanje med EU in drugimi regulativnimi postopki, kar zagotavlja

neodvisne strukture za ureditev in zagotavljanje storitev ter dejstvo, da se dejavnosti urejanja varnosti izvajajo neodvisno od drugih oblik urejanja (npr. gospodarskih ali finančnih). Še bolj eksplicitno, skupina na visoki ravni je v svojem Priporočilu št. 6 predlagala, naj se organizacija EUROCONTROL osredotoči na potrebne vseevropske funkcije, zasnovo mreže upravljanja zračnega prometa in podporo ureditvi, kakršno zahtevajo Evropska komisija in države članice, odgovornost za dejavnosti urejanja varnosti pa naj se prenese na Agencijo. Nazadnje, skupina na visoki ravni je v svojem Priporočilu št. 8 od Komisije zahtevala, da naj Agencijo pooblasti kot edini instrument EU za urejanje varnosti v letalstvu, vključno z letališči in upravljanjem zračnega prometa.

Evropska komisija je potrdila sklepe, ki jih je razvila skupina na visoki ravni, in napovedala sklop zakonodajnih predlogov za letalstvo, ki bo objavljen leta 2008, med drugim za rešitev razdrobljenosti varnostnega regulativnega okvira na ravni EU.³⁵

Če povzamemo, težave, ki izhajajo iz trenutno razdrobljenega varnostnega regulativnega okvira in pravnih pomanjkljivosti medvladnega pristopa, zainteresirane strani, projekt SESAR in skupina na visoki ravni prepoznavajo kot težave, ki zahtevajo nujne sanacijske ukrepe. Pomanjkanje homogenosti predpisov upravljanja zračnega prometa v Evropi priznava tudi komisija za urejanje varnosti organizacije EUROCONTROL kot dejavnik, ki vpliva na splošno gospodarsko in varnostno učinkovitost evropskega sistema upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa. Komisija je zato že sporočila, da namerava prevzeti pobudo za obravnavo in reševanje teh vprašanj.

2.3.3 Postopki na nacionalni ravni

³⁵ COM(2007) 845 konč. z dne 20. decembra 2007: Prvo poročilo o izvajanju zakonodaje o enotnem nebu: dosežki in nadaljnji ukrepi.

2.3.3.1 „Deset najpomembnejših“ primerov neskladnosti, odkritih med spremljanjem in podporo izvajanju programa ESARR

Glede na isto poročilo komisije za urejanje varnosti organizacije EUROCONTROL je v preglednici 4 predstavljenih „deset najpomembnejših“ primerov neskladnosti, odkritih med revizijami v okviru spremljanja in podpore izvajanju programa ESARR do leta 2006:

Identifikacija	Neskladnost	% neskladnih držav
RLMK0240	Predpisi za ocenjevanje tveganja in zmanjševanje nevarnosti	90
ESIM0030	Preverjanje, kako izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa izvajajo sistem varnega upravljanja	90
ESIM0020	Preverjanje izvajanja varnostne zahteve organizacije EUROCONTROL (ESARR) št. 2	90
PERS0340	Varnostni predpisi za inženirsko osebje služb upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa	90
FRAM0430	Varnostni kazalniki na nacionalni ravni	80
ESIM0050	Preverjanje izvajanja varnostne zahteve organizacije EUROCONTROL (ESARR) št. 5 za inženirsko osebje	80
RES0160	Varnostna priporočila ali varnostni ukrepi	80
PERS0350	Varnostni nadzor nad inženirskim osebjem	80
PERS0360	Nadzor nad podizvajalci (npr. organizacijami za vzdrževanje)	70
PERS0280	Revizija postopkov za oceno usposobljenosti kontrolorjev zračnega prometa	70
ESIM0040	Preverjanje izvajanja varnostne zahteve organizacije EUROCONTROL (ESARR) št. 5 za kontrolorje zračnega prometa	70
ESIM0010	Preverjanje izvajanja varnostne zahteve organizacije EUROCONTROL (ESARR) št. 1	70
RLMK0220	Poročanje o dogodkih v zvezi z upravljanjem zračnega prometa	70

Preglednica 4: Ocenjeno število skupnih varnostnih dogodkov, povezanih z upravljanjem zračnega prometa/navigacijskimi službami zračnega prometa

2.3.3.2 Sedanja prizadevanja za nadzor nad varnostjo upravljanja zračnega prometa/navigacijskimi službami zračnega prometa

Komisija za urejanje varnosti organizacije EUROCONTROL je poleg tega ugotovila, da še vedno obstaja pomanjkanje ustrezno kvalificiranih članov osebja, ki bi v številnih državah opravljali funkcije urejanja varnosti. To bolj vpliva na pristojne organe kot na izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, pri čemer številni organi le s težavo pridobijo potrebna denarna sredstva, ki jim omogočajo, da možnim kandidatom ponudijo privlačne osebne prejemke in poklicne možnosti. To bi bilo mogoče rešiti z odločnejšim ukrepanjem držav za oblikovanje trdnih in kredibilnih nacionalnih letalskih/nadzornih organov. Po drugi strani Agencija ugotavlja, da bi bilo morda združevanje virov na ravni EU ali podregionalni ravni bolj logičen odziv za optimalno uporabo nezadostnih razpoložljivih virov, med drugim tudi zaradi vse večje kompleksnosti upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa.

Za namene te presoje učinkov predpisov pa se predpostavlja, da ni treba oceniti učinka takega prenosa odgovornosti, ki se je zgodil v preteklosti, saj je bilo sprejemanje predpisov že centralizirano z enotnim evropskim nebom.

Ker Agencija prav tako ne bo predlagala, da se nanjo prenese velik del certifikacijskih nalog, ni treba podrobno oceniti števila ekvivalentov polnega delovnega časa, ki so na

nacionalni ravni potrebni za certificiranje upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa in nadzor nad njimi, saj mora to ostati nespremenjeno.

2.3.4 Izzivi, ki jih postavlja razvoj

Združen učinek naraščajočega prometa in uvedbe novih tehnologij/koncepta bo povzročil nastanek možnih bistvenih varnostnih izzivov v časovnem okviru projekta SESAR. Neizčrpen seznam lahko vključuje:

- povečanje prometa iz novih držav članic ali vanje (EU-10 + 2), kar pomeni kompleksnejše prometne vzorce, ki so posledica dejstva, da zračne poti vzhod-zahod prečkajo tradicionalne zračne poti sever-jug;
- posledično povečanje deleža letov znotraj EU;
- široko uporabo območne navigacije (RNAV) v zgornjem zračnem prostoru, kar vodi h kompleksnejšim prometnim vzorcem;
- zasičenost pomembnejših letaliških vozlišč in spojitvev območij terminalov „izjemno velike gostote“ v njihovi okolici;
- razvoj regionalnih letališč, kar bo povečalo kompleksnost prometa na srednji/nizki ravni;
- stalno rast splošnega letalstva in pojav zelo lahkih reaktivnih letal, kar povečuje kompleksnost in gostoto prometa na nizki ravni;
- večjo uporabo podatkovnih povezav med tlemi in letalom;
- začetek operativne uporabe instrumentalnih priletnih postopkov, ki temeljijo na skupni evropski geostacionarni navigacijski storitvi (EGNOS), kar bo okrepilo tudi možnost uporabe manjših letališč;
- instrumentalne postopke za helikopterje;
- vključitev brezpilotnih zračnih sistemov (UAS) v neločenem zračnem prostoru.

2.3.5 Sklepi in utemeljitev za intervencijo na ravni EU

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

- izboljšanje varnosti upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa, ki lahko povzročijo približno 18 nesreč na leto (od tega eno tretjino s smrtnimi žrtvami);
- znižanje stroškov, izhajajočih iz nesreč in incidentov v zvezi z upravljanjem zračnega prometa in navigacijskimi službami zračnega prometa v EU, ki jih je mogoče oceniti na približno 680 milijonov EUR (2006) na leto;
- napredek k doslednemu in nerazdrobljenemu okviru urejanja varnosti, ki je jasno ločen od zagotavljanja storitev in drugih oblik urejanja ali javne intervencije;
- vzpostavitev trdnega regulativnega okvira, ki zagotavlja celovit sistemski pristop k urejanju varnosti civilnega letalstva;
- podpiranje projekta SESAR z opredelitvijo enega varnostnega zakonodajalca, ki je sposoben zagotavljati pravočasno in nemoteno izvajanje tako, da predvidi potrjevanje varnosti in certificiranje njegovih rezultatov;
- izboljšanje poročanja o incidentih in dogodkih v zvezi z upravljanjem zračnega prometa ter njihove analize na ravni EU.

2.4 Cilji in kazalniki

2.4.1 Cilji

Cilji predvidene razširitve sistema EASA na upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa obravnavajo težave, ki so povezane s sedanjo organizacijo sprejemanja varnostnih predpisov in pomanjkanjem standardizacije pri varnostnem nadzoru ter ustreznega poročanja, ki ga izvajajo pristojni organi.

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

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

Cilji in kazalniki za razširitev sistema EASA na upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa so v nadaljevanju predstavljeni v odstavkih od 2.4.2 do 2.4.5.

2.4.2 Splošni cilji

Splošni družbeni cilji Evropske komisije, kakor so opisani v programu dela Komisije in Letni strategiji politike³⁶ ter zato splošno temeljijo na „lizbonski strategiji“, so:

- Evropo ponovno usmeriti na pot *blaginje*, kar poleg tega, da gradi notranji trg, temelječ na pošteni konkurenci, vključuje tudi večjo zmogljivost in učinkovitost prometnega sistema;
- okrepiti zavezanost Evrope *solidarnosti*, kar vključuje zagotavljanje enake ravni zaščite državljanov na ozemlju EU-27 + 4;
- okrepiti *zaščito* državljanov v smislu varnosti in *prometno varnost*;
- odražati in spodbujati te cilje zunaj meja EU z *močnejšim glasom v svetu*.

2.4.3 Posebni cilji

Posebni cilji so povezani s posebnimi cilji zračnega prometa, ki jih podpirajo tudi druge pobude, kot je oblikovanje enotnega evropskega neba in vzpostavitev sistema EASA. Podrobneje to pomeni, da je te posebne cilje mogoče izluščiti iz desetih priporočil iz poročila skupine na visoki ravni, opredeljeni pa so v preglednici 5 spodaj.

Izvelek iz priporočil skupine na visoki ravni			Povezani posebni cilji
Št.	Naslov	Besedilo	
1	EU kot gibalno urejanje letalstva v Evropi	Razdrobljenost je največja ovira za učinkovitost evropskega letalskega sistema. Ker je to mogoče obravnavati samo na evropski ravni, je treba okrepiti vlogo Evropske skupnosti in metode Skupnosti kot edinega sredstva za določitev urejanja evropskega letalstva z odpravo prekrivanja med EU in drugimi regulativnimi postopki, kar zagotavlja neodvisne strukture za ureditev in zagotavljanje storitev ter to, da se dejavnosti urejanja varnosti izvajajo neodvisno od drugih oblik urejanja.	<ul style="list-style-type: none"> • Odprava prekrivanja postopkov urejanja varnosti; • zagotavljanje neodvisnih struktur za dejavnosti urejanja varnosti v primerjavi z drugimi oblikami urejanja ali javnega posredovanja.
2	Večja odgovornost industrije	Industriji je treba dati večjo odgovornost v skladu z liberalizacijo notranjega trga. Industrijo je treba bolj sistematično vključiti v postopek sprejemanja predpisov za letalski sistem.	Bolj sistematična vključitev industrije v postopek sprejemanja predpisov.
3	Boljše urejanje	Uporabiti je treba načela boljšega urejanja, ki preprečujejo pretirano urejanje, in pripravo	Vključitev popolnih presoj učinkov in posvetovanj v

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

		popolnih presoj učinkov ter posvetovanj.	postopke sprejemanja predpisov.
4	Izboljšana učinkovitost	Za upravljanje zračnega prometa je treba prilagoditi regulativni okvir in strukture vodenja za spodbujanje upravljanja za boljšo učinkovitost. Če je mogoče, je treba olajšati uporabo tržnih načel z ločevanjem in liberalizacijo storitev izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa.	<ul style="list-style-type: none"> • Olajšanje pojava vseevropskih izvajalcev ločenih storitev; • olajšanje zagotavljanja storitev letaliških informacijskih služb o letih in upravljanja letališke ploščadi, ki jih izvajajo mala in srednja podjetja.
5	Uresničitev enotnega evropskega neba	Pospešiti je treba uresničitev enotnega evropskega neba in projekta SESAR tako, da Evropska komisija proaktivno upravlja in spremlja letni napredek ter poroča o njem.	<ul style="list-style-type: none"> • Odprava prekrivanja postopkov urejanja varnosti.
6	Pooblastitev organizacije EUROCONTROL in osredotočanje njenih dejavnosti	Pooblastiti je treba organizacijo EUROCONTROL za igranje ključne vloge pri uresničevanju enotnega evropskega neba in ciljev projekta SESAR na podlagi strateškega in regulativnega okvira, ki ga določi EU. Njene dejavnosti je treba osredotočiti na odlične vseevropske funkcije, zasnovo mreže upravljanja zračnega prometa (ATM) in podporo ureditvi, kakršno zahtevajo Evropska komisija in države članice. Odgovornosti za dejavnosti urejanja varnosti je treba prenesti na Agencijo.	<ul style="list-style-type: none"> • Odprava prekrivanja postopkov urejanja varnosti.
7	Obravnavanje zmogljivosti letališč	Bolj sistematično je treba vključevati letališča v celovit sistemski pristop.	Usklajevanje upravljanja za upravljavce/izvajalce različnih služb.
8	Stalno zagotavljanje boljše varnosti	Agencijo EASA je treba pooblastiti kot edini instrument EU za urejanje varnosti v letalstvu, vključno z letališči in upravljanjem zračnega prometa, ter zagotoviti, da ima agencija EASA ustrezne vire in sredstva. S pravočasnimi certifikacijskimi postopki se je treba pripraviti na izzive projekta SESAR. Zagotoviti je treba usklajenost varnostnega nadzora v državah članicah in da se sodelovanje med nacionalnimi organi spodbuja za doseg na splošno višjih stopenj učinkovitosti.	<ul style="list-style-type: none"> • Vzpostavitev enega skladnega regulativnega okvira za celoten letalski sistem; • standardizacija varnostnega nadzora v državah članicah za doseg visoke enotne stopnje varnosti.
9	Zagotavljanje okoljskih koristi	Na podlagi treh stebrov izboljšane upravljanja zračnega prometa „od izhoda do izhoda“, čistejših in tišjih zrakoplovov in tržnih rešitev, je treba pozvati Evropsko komisijo k razvoju integrirane okoljske strategije.	<ul style="list-style-type: none"> • Odprava prekrivanja postopkov urejanja varnosti.
10	Države članice zavezati k izvajanju	Zahtevati je treba bolj sistematično izvajanje sedanjih obvez držav članic EU, zlasti zmanjšanja razdrobljenosti, kar je cilj pobude enotnega evropskega neba. Države morajo obravnavati neskladne smernice za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa in pomanjkljivosti v zvezi z učinkovitostjo nadzora.	<ul style="list-style-type: none"> • Olajšati racionalno rabo sredstev varnostnega nadzora na ravni EU; • standardizirati varnostni nadzor v državah članicah za doseg visoke enotne stopnje varnosti.

Preglednica 5: Posebni cilji, povezani s priporočili skupine na visoki ravni

Teh deset posebnih ciljev iz zadnjega stolpca preglednice 4 zgoraj se bo nato uporabilo v naslednjih odstavkih te presoje učinkov predpisov.

2.4.4 Operativni cilji

Očitno je, da so pričakovani cilji razširitve sistema EASA tesno povezani s težavami, analiziranimi v odstavku 2.3. Namen izbrane politike je dejansko odpraviti ali ublažiti sedanje težave in pripeljati do izboljšanja.

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

- spremembe osnovne uredbe (ES) št. 216/2008, ki jih opravi evropski zakonodajalec;
- objava ustreznih izvedbenih predpisov za varnost upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa ter za organizacije, osebe in sisteme ter komponente, ki so vključeni v njihovo zagotavljanje;
- ustanovitev delovne organizacije;
- stalno spremljanje varnosti upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa;
- vzdrževanje tesnih odnosov z drugimi akterji, zlasti organizacijo EUROCONTROL in projektom SESAR;
- pojav vseevropskih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa na trgu;
- vzpostavitev in izvajanje ustreznih sredstev za izvajanje na področju upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa.

2.4.5 Kazalniki

Opredeliti je mogoče tri različne stopnje kazalnikov:

- kazalnike *izida*: s takimi kazalniki se izraža končni zeleni vpliv na družbo. Po navadi se merijo s splošnimi kazalniki, nanje pa lahko vplivajo številne druge politike; v nekaterih primerih bo težko, če sploh mogoče povezati dosežene rezultate z razširitvijo sistema EASA;
- kazalnike *rezultatov*: s takimi kazalniki se izražajo neposredni cilji predlagane politike, ki jo je treba uresničiti za doseg splošnega cilja. Izraženi so v neposrednih in kratkoročnih učinkih izvedenih ukrepov, tudi nanje pa lahko vplivajo druge politike;
- kazalnike *dosežkov*: s takimi kazalniki se izražajo točno določeni ukrepi ali neposredni učinki, ki naj bi jih proizvedla politika, predlagana v mnenju Agencije. Izvršitev je pod neposrednim nadzorom Komisije in jo je mogoče preprosto preveriti.

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

Kazalniki izida, ki so povezani s splošnimi cilji, so predstavljeni v naslednji preglednici:

Opređeljene težave	Splošni cilji	Kazalniki izida
Izboljšanje varnosti upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa.	<i>Zaščita</i> državljanov: varnost prometa in letalstva.	Varnost upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa ob upoštevanju sistema EASA.
Znižanje stroškov letalskih nesreč, ki jih vsaj delno povzročijo dejavniki v zvezi z upravljanjem zračnega prometa/navigacijskimi službami zračnega prometa.	<i>Blaginja</i> : znižanje stroškov letalskih nesreč, ki jih vsaj delno povzročijo dejavniki v zvezi z upravljanjem zračnega prometa/navigacijskimi službami zračnega prometa.	Stroški škode, ki jo povzročijo nesreče in incidenti, neposredno ali posredno povezani z dejavniki v zvezi z upravljanjem zračnega prometa/navigacijskimi službami zračnega prometa.
Zmanjšanje razdrobljenosti varnostnega regulativnega okvira.	<i>Močnejši glas v svetu.</i>	Vpliv na standarde in priporočeno prakso ICAO v zvezi z upravljanjem zračnega prometa/navigacijskimi službami zračnega prometa.
	<i>Razširitev sistema EASA prek meja EU.</i>	Sklenitev novih pridružitvenih sporazumov ali razširitev geografskega obsega skupnega evropskega zračnega prostora (ECAA).
Vzpostavitev trdnega regulativnega okvira, ki zagotavlja celovit sistemski pristop k urejanju varnosti civilnega letalstva.	<i>Blaginja</i> : izgradnja notranjega trga in spodbujanje mobilnosti delovne sile.	Pojav vseevropskih izvajalcev. Vzpostavitev skupnih shem usposobljenosti za tehnično osebje s področja upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa.
	<i>Solidarnost</i> : državljanom zagotavljati enako raven zaščite po vsem ozemlju EU-27.	Enotno izvajanje skupnih varnostnih predpisov.
Podpiranje projekta SESAR z opredelitvijo enega varnostnega zakonodajalca, ki je sposoben olajšati pravočasno in nemoteno izvajanje tako, da predvidi potrjevanje varnosti in certificiranje njegovih rezultatov.	<i>Blaginja</i> : znižanje stroškov, povezanih z ureditvijo varnosti.	Vzpostavitev ustreznih mehanizmov za ocenjevanje, potrjevanje in certificiranje varnostno kritičnih rezultatov.

Preglednica 6: Opređeljene težave, splošni cilji in kazalniki izida

Posebni cilji, povezani s težavami, ki so bile analizirane v odstavku 2.3 zgoraj, in kazalniki za spremljanje njihovega doseganja so predstavljeni v preglednici 7 spodaj:

Opredeljene težave	Posebni cilji	Kazalniki rezultatov
Izboljšanje varnosti upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa in znižanje stroškov, ki izhajajo iz nesreč in incidentov.	Zagotovitev neodvisnih struktur za dejavnosti urejanja varnosti v primerjavi z drugimi oblikami urejanja ali javnega posredovanja.	Pristojnosti agencije EASA so jasno ločene od drugih oblik urejanja ali javnega posredovanja.
	Bolj sistematično vključevanje industrije v postopek sprejemanja predpisov.	Stalna uporaba postopka sprejemanja odločitev agencije EASA.
	Standardizacija varnostnega nadzora v državah članicah.	Razširitev inšpekcijskih pregledov standardiziranja agencije EASA na upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa.
Zmanjšanje razdrobljenosti varnostnega regulativnega okvira.	Vzpostavitev enega skladnega regulativnega okvira za celoten letalski sistem.	Urejanje upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa je vključeno v osnovno uredbo.
	Usklajevanje predpisov za upravljanje za upravljavce/izvajalce različnih služb.	Sprejetje „horizontalnih“ izvedbenih pravil za sistem upravljanja upravljavcev in izvajalce služb.
Vzpostavitev trdnega regulativnega okvira, ki zagotavlja celovit sistemski pristop k urejanju varnosti civilnega letalstva.	Ohranjanje jasnega ločevanja vlog med organi in upravljavci/izvajalci služb.	Vzpostavitev jasnega ločevanja vlog med organi in upravljavci/izvajalci služb zlasti za sprejetje konceptov operacij.
	Olajšanje pojava vseevropskih izvajalcev ločenih storitev.	Vzpostavitev namenskega certifikacijskega programa za izvajalce služb v štirih ali več državah.
	Olajšanje zagotavljanja storitev letaliških informacijskih služb o letih in upravljanja letališke ploščadi, ki jih izvajajo mala in srednja podjetja.	Poenostavljanje predpisov za upravljavce letališč, ki neposredno organizirajo letališke informacijske službe o letih in/ali upravljanje letališke ploščadi.
	Vključitev popolnih presoj učinkov in posvetovanj v postopke sprejemanja predpisov.	Presoje učinkov predpisov priložene izvedbenim pravilom.
Podpiranje projekta SESAR z opredelitvijo enega varnostnega zakonodajalca, ki je sposoben olajšati pravočasno in nemoteno izvajanje tako, da predvidi potrjevanje varnosti in certificiranje njegovih rezultatov.	Odprava prekrivanja postopkov urejanja varnosti.	Formalizacija regulativnega vmesnika med varnostjo in drugimi oblikami urejanja.
Potreba po racionalizaciji prizadevanj za urejanje varnosti upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa.	Pospešitev racionalne uporabe sredstev varnostnega nadzora na ravni EU.	Ureditve nadzora med pristojnimi organi.
		Skladen postopek za nadzor nad vsemi funkcijami območnih centrov kontrole zračnega prometa.

Preglednica 7: Opredeljene težave, posebni cilji in kazalniki rezultatov

Operativni cilji, ki jih je mogoče povezati s številnimi podrobnimi opaznimi ali izmerljivimi kazalniki dosežkov, so predstavljeni v spodnji preglednici.

Operativni cilji	Kazalniki dosežkov
Spremembe osnovne uredbe (ES) št. 216/2008.	Komisiji predloženo mnenje Agencije.
	Zakonodajni predlog, ki ga sprejme Komisija.
	Prvo branje Evropskega parlamenta.
	Stališče Sveta.
	Drugo branje Evropskega parlamenta.
	Sprejetje sprememb.
Objava skupnih izvedbenih pravil za varnost upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa ter za povezane organizacije in osebe.	Objava dokumenta NPA o izvedbenih pravilih za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa.
	Objava dokumenta NPA o izvedbenih pravilih za izvajalce služb upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa.
	Objava dokumenta CRD o izvedbenih pravilih za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa.
	Objava dokumenta CRD o izvedbenih pravilih za izvajalce služb upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa.
	Predložitev mnenja o izvedbenih pravilih za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa.
	Predložitev mnenja o izvedbenih pravilih za izvajalce služb upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa.
Vzpostavitev potrebnih funkcij znotraj agencije EASA.	Zaposlitev osebja za sprejemanje predpisov v zvezi z upravljanjem zračnega prostora/letališči.
	Zaposlitev osebja za varnostno analizo dogodkov v zvezi z upravljanjem zračnega prostora/navigacijskimi službami zračnega prometa.
	Zaposlitev osebja za inšpekcijske preglede standardiziranja na področju upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa.
	Imenovanje zunanjih revizorjev, ki lahko sodelujejo pri inšpekcijskih pregledih standardiziranja na področju upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa.
	Vključitev skupnosti upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa v Posvetovalni odbor za varnostne standarde (SSCC).
Stalno spremljanje varnosti upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa.	Vključitev analize varnosti upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa v letni pregled varnosti.
Vzdrževanje tesnega odnosa s projektom SESAR.	Izjava se stabilen postopek za varnostno oceno varnostnih rezultatov projekta SESAR.
Pojav vseevropskih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa na trgu.	Izjava se namenski certifikacijski postopek vseevropskih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa.
Enotno izvajanje predpisov za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa v EU.	Vzpostavitev postopkov za inšpekcijske preglede standardiziranja na področju upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa.
	Načrtovanje prve vrste inšpekcijskih pregledov standardiziranja, ki pokrivajo tudi področje upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa.
	Izvedba prvega inšpekcijskega pregleda standardiziranja na področju upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa.

Preglednica 8: Opredeljene težave, operativni cilji in kazalniki dosežkov

2.5 Razpoložljive možnosti

2.5.1 Možnosti za predhodno presojo učinkov

V zgoraj navedeni predhodni presoji učinkov je bilo obravnavanih pet nadomestnih možnosti:

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

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

2.5.2 Možnosti, obravnavane v tej presoji učinkov predpisov

Zgoraj navedenih možnosti A, C, D in E, ki jih je obravnavala tudi Komisija v svoji končni presoji učinkov o tej temi, zato v tej presoji učinkov predpisov ni treba ponovno oceniti. Po drugi strani pa je treba za dejansko izvajanje možnosti B oceniti druga pomembna vprašanja.

Dokument NPA 2007–16 je vključeval deset vprašanj v zvezi s tem, med drugim ob predpostavki, da je bil končni cilj izvajati že utemeljeno in (od Komisije³⁷) izbrano možnost B iz odstavka 2.5.1 zgoraj.

Izmed navedenih desetih vprašanj pa je vprašanje št. 3 dejansko vsebovalo dve ločeni temi: naravo urejanja upravljanja zračnega prostora (ASM) in potrebo po njem ter isto vprašanje za upravljanje pretoka zračnega prometa (ATFM). Zato se šteje, da je skupno število vprašanj iz dokumenta NPA 11. Agencija meni, da šest izmed teh enajstih vprašanj ni treba nadalje analizirati z vidika presoje učinka.

³⁷ COM(2005) 845 konč. z dne 20. decembra 2007.

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

Vprašanja v dokumentu NPA 2007–16		Razlogi, zakaj se nadomestne možnosti ne obravnavajo
Št.	Besedilo	
2	Agencijo zanima, ali zainteresirane strani menijo, da so priložene bistvene zahteve dobra podlaga za urejanje varnosti in interoperabilnosti upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa. Agencija bo vesela vseh predlogov za izboljšanje teh bistvenih zahtev.	Kvalitativna ocena bistvenih zahtev. Opredeljena ni bila nobena ustrezna nadomestna možnost.
4	Agencijo zanima, ali zainteresirane strani menijo, da opredelitev sistemov in komponent, ki se uporabljajo znotraj evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (European Air Traffic Management Network – EATMN), ustrezno opredeljuje te sisteme in komponente, za katere mora veljati razširjena osnovna uredba?	Velika večina zainteresiranih strani je menila, da opredelitev ni treba spreminjati. Agencija je sklenila, da ne bo predlagala sprememb opredelitev ICAO ali opredelitev enotnega evropskega neba ter bo uskladila svoja izvedbena pravila s tistimi, s katerimi se urejajo učinkovitost in drugi vidiki interoperabilnosti. Nadaljnja presoja učinkov ni potrebna.
5	Agencijo zanima, ali zainteresirane strani menijo, da je treba od regulativne organizacije, ki je vključena v zasnovno, proizvodnjo in vzdrževanje varnostno kritičnih sistemov in komponent, ter organizacij, vključenih v preverjanje skladnosti, zahtevati, naj dokažejo svojo zmožnost, da se tako zmanjša odgovornost njihovih upravljavcev?	Že določeno v sistemu EASA. To so podprle zainteresirane strani, ki so odgovorile na dokument NPA 2007–16. Agencija je sklenila, da se bo o taki možnosti odločalo za vsak primer posebej in da se bodo izvedle ustrezne presoje učinkov predpisov za podporo povezanih izvedbenih pravil. V tej fazi ni potrebna podrobnejša ocena.
7	Agencijo zanima, kaj zainteresirane strani menijo o možnosti za izvajalce služb upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa, da lahko upravljajo več služb in/ali operativnih enot na podlagi enega certifikata.	Zainteresirane strani si že vzpostavljeno uredbo enotnega evropskega neba razlagajo tako, kot da je z njo določena taka možnost. Nadaljnja presoja učinkov ni potrebna.
9	Agencijo zanima, ali zainteresirane strani menijo, da bi certificiranje nekaterih izvajalcev storitev, ki opravljajo manj občutljive storitve, lahko izvajali organi za ugotavljanje skladnosti? Bi morala biti v takem primeru Agenciji pooblaščen tudi za akreditacijo takih organov za ugotavljanje skladnosti?	Ta možnost je bila že ocenjena za letališča. Načeloma bo učinek odvisen od podobnih dejavnikov tudi v primeru upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa.
10	Agencijo zanima, ali zainteresirane strani menijo, da je ustrezno izvajati ločene certifikacijske sheme za nekatere varnostno kritične sisteme in komponente. Če da, kateri morajo biti ti sistemi in komponente?	Iz stališč zainteresiranih strani v tej fazi ni bilo mogoče opredeliti primerov za tak postopek. Agencija je sklenila, da se bo o taki možnosti odločalo za vsak primer posebej in da se bodo izvedle ustrezne presoje učinkov predpisov za podporo povezanih izvedbenih pravil. V tej fazi ni potrebna podrobnejša ocena.

Preglednica 9: Vprašanja iz dokumenta NPA 2007–16, katerih učinka ni treba podrobno analizirati

Nasprotno pa bi bile lahko za preostalih pet vprašanj iz dokumenta NPA 2007–16 predvidene nadomestne rešitve. Naštete so v preglednici 10 spodaj. Njihovi učinki so podrobno ocenjeni v odstavkih od 2.7 do 2.11.

Vprašanja iz dokumenta NPA št. 16/2007		Nadomestne možnosti	
Št.	Besedilo		
1	<i>Ali zainteresirane strani menijo, da je odločanje o konceptih operacij vladna funkcija ali funkcija izvajalcev služb zračnega prometa?</i>	1A	Splošni koncept operacij (npr. razvoj projekta SESAR) in sklepi glede posebnega zračnega prostora, ki so vladne narave in za katere veljajo zakonski členi iz osnovne uredbe.
		1B	Splošni koncept operacij (npr. razvoj projekta SESAR) in sklepi glede posebnega zračnega prostora so regulirane dejavnosti, ki jih opravljajo izvajalci služb na podlagi bistvenih zahtev.
		1C	Splošni koncept operacij (npr. razvoj projekta SESAR), ki ne spada na področje uporabe osnovne uredbe EASA. Sklepi glede posebnega zračnega prostora pa so vladne narave in zanje veljajo zakonski členi.
		1D	Splošni koncept operacij (npr. razvoj projekta SESAR), ki ne spada na področje uporabe osnovne uredbe EASA. Sklepi glede posebnega zračnega prostora imajo naravo zagotavljanja storitev in se izvajajo na podlagi bistvenih zahtev.
3 (UP)	<i>Ali zainteresirane strani menijo, da je upravljanje pretoka zračnega prometa regulativne narave ali narave zagotavljanja storitev?</i>	3A	Upravljanje pretoka zračnega prometa je regulativne/vladne narave.
		3B	Upravljanje pretoka zračnega prometa, ki je storitvena ali operativna funkcija, je regulirana dejavnost.
		3C	Upravljanje pretoka zračnega prometa na ravni EU je regulativna funkcija. Lokalno (ali regionalno) upravljanje pretoka zračnega prometa je regulirana dejavnost.
3 (UZP)	<i>Ali zainteresirane strani menijo, da je upravljanje zračnega prostora regulativne narave ali narave zagotavljanja storitev?</i>	3D	Upravljanje zračnega prostora je regulativne/vladne narave (vključno z varnostjo, zmožljivostjo in učinkovitostjo).
		3E	Upravljanje zračnega prostora, ki je storitvena ali operativna funkcija, je regulirana dejavnost.
		3F	Upravljanje zračnega prostora na ravni EU je regulativna funkcija. Lokalno upravljanje zračnega prostora je regulirana dejavnost.
6	<i>Bi bilo treba zagotavljanje nekaterih storitev oprostiti certificiranja?</i>	6A	Omogočiti nacionalne različice/odstopanja za mala in srednja podjetja (MSP).
		6B	Vzpostaviti sorazmerne skupne predpise za mala in srednja podjetja, vključno s „samoizjavo“.
		6C	Sorazmerni skupni predpisi za mala in srednja podjetja, vključno s certificiranjem.
8	<i>Bi morala Agencija opravljati certificiranje vseevropskih izvajalcev služb upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa? V tem primeru, kaj bi morala biti merila za opredelitev vseevropske narave take službe?</i>	8A	„Ne narediti nič“: tj. vsi izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa so pod nadzorom nacionalnih nadzornih organov, kot v primeru „enotnega evropskega neba“.
		8B	Pod nadzorom Agencije, če zagotavljajo storitve dvema ali več državam („čezmejno“ bo pod nadzorom Agencije).
		8C	Kot za 8B, če zagotavljajo storitve štirim ali več državam (razen čezmejnega zagotavljanja storitev in razen služb zračnega prometa v funkcionalnem bloku zračnega prostora, če storitve zagotavlja skupina različnih izvajalcev služb zračnega prometa).

Preglednica 10: Vprašanja iz dokumenta NPA 2007–16, ki so odprta za nadomestne možnosti

Ne nazadnje, številne zainteresirane strani so v odgovoru na dokument NPA 2007–16 ugotavljale, da obstajata dva načina, da se Agenciji podeli pristojnost za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa. Prvi način je spremeniti osnovno uredbo, druga možnost pa je vključiti vlogo Agencije v pravni okvir enotnega evropskega neba. Agencija je menila, da si ta predlog zasluži pozornost, in se je zato kljub temu, da je ne zadevajo vprašanja iz dokumenta NPA, odločila vključiti ta predlog v to presojo učinkov predpisov, ob upoštevanju naslednjih treh nadomestnih možnosti:

- 0A): Agenciji ne dati nobene vloge za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa ali
- 0B): razširiti osnovno uredbo za vključitev upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa ali
- 0C): spremeniti uredbe enotnega evropskega neba za vključitev vloge Agencije za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa.

Njihovi učinki so podrobno ocenjeni in primerjani v naslednjem odstavku.

2.6 Najboljša možnost za razširitev pristojnosti agencije EASA na urejanje varnosti upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa

2.6.1 Nadomestne možnosti

Najboljše možnosti za razširitev pristojnosti agencije EASA na urejanje varnosti upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa so naslednje:

- 0A: Agenciji ne dati nobene vloge za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa (tj. „ne narediti nič“);
- 0B: razširiti osnovno uredbo za vključitev upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa;
- 0C: spremeniti štiri (osnovne) uredbe enotnega evropskega neba, da se vanje vključi vloga Agencije za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa.

Možnost 0A ne zahteva ocenjevanja, saj je že bila analizirana in ni bila predlagana v predhodni presoji učinkov družbe ECORYS, vendar je potrebna za zagotovitev skupnega izhodišča za primerjalno analizo drugih dveh možnosti 0B in 0C.

2.6.2 Ciljna skupina in število zadevnih subjektov

2.6.2.1 Pristojni organi

Pred vzpostavitvijo „enotnega neba“ so pristojni nacionalni letalski organi opravljali dve glavni nalogi v zvezi z varnostjo upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa:

- sprejemanje predpisov (tj. prenos določb ICAO v nacionalni pravni red in njihovo vključevanje);
- splošni nadzor nad upravljanjem zračnega prometa/navigacijskimi službami zračnega prometa, ker ni bilo nobenih posebnih standardov ICAO o tej zadevi.

Z enotnim evropskim nebom se je že drastično spremenil navedeni položaj, saj so na njegovi podlagi zdaj na ravni EU³⁸ razviti skupni predpisi za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa, pri čemer morajo države imenovati ali

³⁸ Člen 8 okvirne uredbe enotnega evropskega neba št. 549/2004.

vzpostaviti nacionalne nadzorne organe³⁹ za uradno uporabo mehanizmov na podlagi skupnih predpisov za namene certificiranja in nadzora nad izvajalci služb. Določbe enotnega neba vključujejo tudi obveznost, da jih nacionalni nadzorni organi revidirajo s postopkom „medsebojnega pregleda“⁴⁰.

Zato je sedanje izhodišče (tj. možnost 0A), da:

- se še naprej oblikujejo skupni predpisi za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa (tudi za področje varnosti) prek mehanizmov enotnega evropskega neba;
- nacionalni nadzorni organi še naprej certificirajo in nadzorujejo izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa znotraj omejitev svoje zadevne geografske pristojnosti;
- se za nacionalne nadzorne organe izvajajo redne revizije na podlagi programa ESIMS organizacije EUROCONTROL.

Prenos **sprejemanja predpisov** v zvezi z varnostjo (prva naloga izmed tistih, navedenih v alineah takoj zgoraj) na Agencijo načeloma ne bo spremenil zgoraj navedenega. Povedano drugače, možnosti 0A, 0B ali 0C ne bodo imele nobenega učinka na pristojne organe na nacionalni ravni. **Nasprotno, možnosti 0B ali 0C bosta imeli učinek na Agencijo in organizacijo EUROCONTROL**, ki se ji danes navadno dodelijo „mandati“ za razvoj izvedbenih pravil, če je to primerno.

V zvezi z drugo nalogo (tj. certificiranjem in nadzorom nad izvajalci služb upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa) je treba opozoriti, da danes v enotnem evropskem nebu sodeluje 30 držav⁴¹; možnosti 0B ali 0C ne bosta pomenili nobenih bistvenih sprememb za te države, saj bodo vsekakor za certificiranje glavnih nacionalnih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa in nadzor nad njimi zaradi bližine še naprej pristojni njihovi zadevni pristojni organi.

Nazadnje, v obeh primerih se nacionalni nadzorni organi revidirajo. Možnost 0B ali 0C bo imela vsekakor učinek na Agencijo, 30 organov in organizacijo EUROCONTROL, ki je danes nosilka izvajanja program ESIMS (spremljanje in podpora izvajanju programa ESARR).

Skupno število vključenih nacionalnih nadzornih organov bo zato v primeru možnosti 0B ali 0C 30. Možnosti 0B ali 0C bosta imeli učinek tudi na organizacijo EUROCONTROL in Agencijo.

2.6.2.2 Izvajalci služb upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa

Za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa se v bistvu že uporablja certificiranje⁴². Za večino teh izvajalcev se ne bo nič bistveno spremenilo, ne glede na to, ali bo vloga Agencije vključena v en ali različen zakonodajni akt, če ustrezajo tradicionalnemu konceptu civilnih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, ki je en javni subjekt, ki zagotavlja navigacijske službe zračnega prometa splošnemu zračnemu prometu v zračnem prostoru ene države. To stanje pa se med drugim tudi zaradi zakonodaje enotnega evropskega neba razvija.

V nekaterih primerih so večji civilni izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa poleg tega, da so izvajalci služb zračnega prometa, dejansko tudi izvajalci navigacijskih storitev, storitev sistemov samodejnega prepoznavanja, nadzornih storitev ali komunikacijskih storitev. Nasprotno pa so ponudniki meteoroloških informacij visoko specializirani, in zato

³⁹ Člen 4 navedene uredbe.

⁴⁰ Člen 9 Uredbe Komisije (ES) št. 2096/2005 z dne 20. decembra 2005 o skupnih zahtevah za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa (UL L 335, 21.12.2005, str. 13).

⁴¹ Lihtenštajn je povezan s Skupnostjo, vendar tradicionalno prenaša zadeve v zvezi z upravljanjem zračnega prometa/navigacijskimi službami zračnega prometa na svoje sosedo.

⁴² Člen 7 Uredbe o izvajanju služb (ES) št. 550/2004.

ni primerov, ki bi kazali, da je nekdo od njih vključen v različne vrste storitev. Ponudniki meteoroloških informacij in ponudniki v vojaškem letalstvu se zato ne bodo obravnavali v tem okviru.

Večina (vendar ne vsi od navedenih pomembnejših civilnih subjektov upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa) od njih jih zagotavlja varnostno kritične vzdrževalne storitve prek svojega osebja.

Zanimivo pa je opaziti, da so številni izmed njih tudi komercialni izvajalci del v zraku in zagotavljajo storitve inšpekcijskih pregledov letov in umerjanja radionavigacijskih signalov. Dejansko jih je bilo **šest izmed njih** (ATSA-Bolgarija, Avinor, LFV, DSNA, ENAV in HCAA) naštetih (4. aprila 2008) na spletni strani Mednarodnega odbora za standarde in umerjanje zračnega prostora (ICASC)⁴³ kot **izvajalcev storitev umerjanja letov**. Te storitve že spadajo na področje uporabe sistema EASA. Zato bi razdrobitev regulativnega okvira lahko vplivala na take letalske prevoznike/izvajalce služb zračnega prometa.

V lokalnih konvergenčnih in izvajalskih načrtih (LCIP)⁴⁴ organizacije EUROCONTROL je opredeljenih več večjih izvajalcev služb zračnega prometa kot upravljavcev večjih letališč v njihovi državi in/ali bistvenega števila manjših letališč v več državah. Povzetek teh informacij je predstavljen v spodnji preglednici.

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

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

Št.	Država	Večji civilni izvajalci služb zračnega prometa (katerih ključna dejavnost je upravljanje zračnega prometa)	Operativne storitve, ki se zagotavljajo zunaj obsega upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa
1	Avstrija	Austrocontrol	Ne
2	Belgija	Belgocontrol	Ne
3	Bolgarija	ATSA	Dela v zraku
4	Ciper	Oddelek za civilno letalstvo – ANS	Ne
5	Češka republika	ANS – Češka republika	Ne
6	Danska	Naviair	Ne
7	Estonija	EANS	Ne
8	Finska	Finavia	Upravljevec letališč (25)
9	Francija	DSNA	Dela v zraku
10	Nemčija	DFS	Ne
11	Grčija	HCAA	Dela v zraku + upravljevec letališč (43)
12	Madžarska	HungarControl Pte. Ltd. Co	Ne
13	Irska	Direktorat za operacije IAA	Ne
14	Italija	ENAV	Dela v zraku
15	Latvija	LGS	Nobene
16	Litva	ORO NAVIGACIJA	Nobene
17	Luksemburg	Jih ni	Ni podatkov
18	Malta	MATS	Nobene
19	Nizozemska	LVNL	Nobene
20	Poljska	PANSA	Nobene
21	Portugalska	NAV Portugal	Nobene
22	Romunija	ROMATSA	Nobene
23	Slovaška	LPS SR	Nobene
24	Slovenija	Slovenia Control	Nobene
25	Španija	AENA	Upravljevec letališč (47)
26	Švedska	LFV	Dela v zraku + upravljevec letališč (16)
27	Združeno kraljestvo	NATS	Nobene
28	Islandija*	Isavia (Flugstoðir)	Letališke operacije
29	Lihtenštajn*	Storitve navigacijskih služb zračnega prometa se ne zagotavljajo	Se ne uporabljajo
30	Norveška	Avinor	Dela v zraku + upravljevec letališč (46)
31	Švica	Skyguide	Jih ni

*Zanju niso pripravljene lokalni konvergenčni in izvajalski načrti.

Preglednica 11: Večji civilni izvajalci služb zračnega prometa, ki zagotavljajo tudi storitve zunaj obsega upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa

Iz zgornje preglednice je razvidno, da je šest izvajalcev služb zračnega prometa vključenih v dela v zraku, trije pa so tudi **letališki upravljavci**.

Pozornost je zato treba posvetiti devetim zgoraj navedenim upravljavcem/izvajalcem bodisi za možnost OB bodisi za OC, saj lahko nanje vpliva dejstvo, da so predmet enega ali več sklopov zakonodaje.

2.6.2.3 Drugi izvajalci več storitev

V skladu z informacijami, ki jih ima na razpolago Agencija, obstajajo številne druge družbe/subjekti, ki niso pomembnejši civilni izvajalci služb zračnega prometa v posameznih državah in prav tako zagotavljajo storitve upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa. Razpoložljive informacije so povzete v spodnji preglednici.

Čeprav obstaja verjetnost, da način vzpostavitve pristojnosti Agencije ne bo vplival na družbo Tower Company GmbH, saj ponuja samo storitve upravljanja zračnega prometa, in romunski Oddelek letalske informacijske službe v okviru Uprave za civilno letalstvo, saj pripada lokalni upravi za civilno letalstvo, je to lahko v primeru vseh drugih subjektov drugače, saj so predvsem letališki upravljavci.

Št. subjektov	Država	Drugi znani civilni izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa	Temeljna dejavnost
1	Češka republika	Letališka uprava Praga	Upravljanje letališča
1	Estonija	Letališče Talin d.o.o.	Upravljanje letališča
3	Finska	Javno letališče Mikkeli Javno letališče Seinäjoki Javno letališče Sodankylä	Upravljanje letališča
66	Francija	66 zasebnih operaterjev letaliških informacijskih služb o letih	Upravljanje letališča
5 – 1	Nemčija	Tower Company GmbH	Kontrola zračnega prometa (samo storitve stolpa – TWR)
		Fraport* München Flughafen* 2 regionalni letališči (Lahr in Mannheim), ki neposredno zagotavljata storitve letališke kontrolne službe TWR	Upravljanje letališča
8	Madžarska	Letališče Budimpešta (komunikacijske, navigacijske in nadzorne službe – CNS) FlyBalaton LHSM (CNS) Debrecen LHDC (CNS) LHPP Pécs-Pogány(CNS in AFIS) Békéscsaba (CNS in AFIS) Győr-Pér (CNS in AFIS) Nyíregyháza (CNS in AFIS) Szeged (CNS in AFIS)	Upravljanje letališča
8	Irska	Letališče Waterford Letališče Kerry PLC Letališče Galway Ireland West Airport Knock Sligo Airport Co LTD Letališče Donegal Letališče Weston	Upravljanje letališča
10	Italija	Neodvisni izvajalci službe AFIS	Upravljanje letališča
1	Luksemburg	Adm. de l'Aéroport de Luxembourg	Upravljanje letališča
0	Romunija	Oddelek letalske informacijske službe v okviru Uprave za civilno letalstvo Romunije	Oddelek nacionalnih letalskih organov
10	Slovenija	Lokalni izvajalci službe AFIS (10)	Upravljanje letališča
40	Švedska	Lokalni izvajalci službe AFIS na približno 40 letališčih	Upravljanje letališča
1	Združeno kraljestvo	SERCO Aviation	Upravljanje služb
153	SKUPAJ		

*Služba upravljanja letališke ploščadi

Preglednica 12: Manjši civilni izvajalci služb zračnega prometa, katerih temeljna dejavnosti je upravljanje letališča

Poleg tega bi lahko v okviru tega mnenja upravljavci letališč ponujali najpreprostejše lokalne storitve: tj. letališke informacijske službe o letih in/ali službo upravljanja letališke ploščadi, ne da bi morali postati polnopravni izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa in ne da morali zaposliti licencirane kontrolorje zračnega prometa. Če se odločijo postati izvajalci letališke kontrolne službe TWR, pa jih bodo skupaj z vključenimi člani osebja seveda pokrivala bistvene zahteve za zagotavljanje storitev služb zračnega prometa. O možni poenostavitvi zahtev za letališke informacijske službe o letih/upravljanje letališke ploščadi se naprej razpravlja v odstavku 2.10, vendar se **za področje uporabe te presoje ocenjuje, da število upravljavcev letališč, na katere bi lahko vplivali možnosti OB ali OC, znaša 150.**

2.6.2.4 Projektivne in proizvodne organizacije ter organizacije za vzdrževanje

Projektivne in proizvodne organizacije ter organizacije za vzdrževanje zrakoplovov, motorjev in njihovih delov, vključno z letalsko elektroniko za navigacijo in komunikacije, se že urejajo prek sistema EASA. V enotnem evropskem nebu je prav tako že vzpostavljena odgovornost projektantov/proizvajalcev v smislu obveznosti, podpisati izjavo o skladnosti za komponente⁴⁵.

V enotnem evropskem nebu pa za organizacije za vzdrževanje v zvezi z varnostjo⁴⁶, če to niso certificirani izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, velja nadzor, ki ga izvaja navedeni izvajalec na podlagi „skupnih zahtev“⁴⁷. To se v primeru možnosti OA ne bo spremenilo, zato bo število prizadetih organizacij za vzdrževanje nič.

Enako bo v primeru možnosti OC (tj. dodeliti vlogo agenciji EASA, vendar ohraniti sedanjo obliko enotnega evropskega prostora) število prizadetih organizacij za vzdrževanje nič.

Nasprotno pa bi bilo v primeru možnosti OB mogoče organizacije za vzdrževanje urejati ločeno od izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa in za vsak primer posebej. Za smo tri pomembne družbe ali subjekti je danes znano, da v EU izvajajo navedene storitve vzdrževanja v zvezi z varnostjo: ciprska Agencija za telekomunikacije (CYTA), Eltel Networks⁴⁸ in Techno Sky⁴⁹. Predpisi Agencije bodo nanje vplivali, če jih je treba certificirati.

Tudi **trije projektivni in proizvodni** subjekti zagotavljajo storitve upravljanja zračnega prometa in komunikacijske, navigacijske in nadzorne službe, kot je navedeno v spodnji preglednici.

Država	Drugi znani civilni izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa	Temeljna dejavnost
Nemčija	Airbus Deutschland GmbH (ATS na letališču Hamburg Finkenwerder)	Načrtovanje in proizvodnja velikih letal
	BAN 2000 GmbH THALES ATM Navigation GmbH (službe CNS)	Rešitve „na ključ“ za opremo CNS + načrtovanje in proizvodnja sistemov ATM/CNS
Irska	IAA Technology Directorate (CNS)	Namestitev, nabava in obratovanje CNS

Preglednica 13: Tehnične organizacije, ki zagotavljajo tudi storitve upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa

⁴⁵ Člen 5 Uredbe (ES) št. 552/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o interoperabilnosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (UL L 96, 31.3.2004, str. 26).

⁴⁶ Tj. tistih, katerih člani osebja spremljajo in znova konfigurirajo varnostno kritične sisteme v realnem času ter podpišejo sprostitev v uporabo po načrtovanem ali korektivnem vzdrževanju na kraju samem.

⁴⁷ Člen 8 Uredbe Komisije (ES) št. 2096/2005 z dne 20. decembra 2005 o skupnih zahtevah za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa (UL L 335, 21.12.2005, str. 13).

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

⁴⁹ <http://www.technosky.it/Lang1/>

V primeru možnosti 0B ali 0C bi bile zato lahko prizadete tri organizacije (ki zagotavljajo storitve upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa) ter tri projektivne in proizvodne organizacije ali organizacije za vzdrževanje.

2.6.2.5 Organizacije za usposabljanje in zdravniki

Iz informacij, ki so na voljo Agenciji, je razvidno, da **štirje subjekti** izvajajo **usposabljanje kontrolorjev zračnega prometa, ne da bi bili izvajalci služb upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa**, kot je navedeno v spodnji preglednici.

Lokacija	Drugi znani civilni izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa	Temeljna dejavnost na področju reguliranih letalskih storitev
Latvija	Center za usposabljanje ANS	Usposabljanje kontrolorjev zračnega prometa
Litva	Tehnična univerza Gediminas v Vilni	Usposabljanje kontrolorjev zračnega prometa
Luksemburg	Institute of Air Navigation Services (IANS)	Usposabljanje kontrolorjev zračnega prometa
Švedska	EPN (Entry Point North)	Usposabljanje kontrolorjev zračnega prometa

Preglednica 14: Organizacije za usposabljanje kontrolorjev zračnega prometa

Zdravnike⁵⁰ in izvajalce usposabljanja kontrolorjev zračnega prometa⁵¹ morajo nacionalni nadzorni organi že potrditi/certificirati na podlagi enotnega evropskega neba. V primeru možnosti 0A, 0B ali 0C **ne bo prizadet nihče izmed njih.**

⁵⁰ Člen 12.1 Direktive 2006/23/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. aprila 2006 o licenci kontrolorja zračnega prometa Skupnosti.

⁵¹ Člen 13.1 navedene direktive.

2.6.2.6 Povzetek prizadetih subjektov

Če povzamemo, na podlagi informacij v pododstavkih 2.6.2.1, 2.6.2.2, 2.6.2.3, 2.6.2.4 in 2.6.2.5 zgoraj je število zadevnih subjektov ocenjeno v preglednici 15 spodaj:

MOŽNOST		Ocenjeno število				
Id.	Opis	Organi	Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa	Upravljalci letališč	Projektivne in proizvodne organizacije ali organizacije za vzdrževanje	Organizacije za usposabljanje kontrolorjev zračnega prometa ali zdravniki
0A	„Ne narediti nič“	0	0	0	0	0
0B	Razširitev področja uporabe osnovne uredbe	30 + 2*	9	150	3 (tudi izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa) + 3 (vzdrž.)	0
0C	Vključitev vloge agencije EASA v enotno evropsko nebo	30 + 2*	9	150	3 + 3	0

*Organizacija EUROCONTROL in agencija EASA.

Preglednica 15: Število prizadetih subjektov za različne načine razširitve pristojnosti Agencije

Zato bo zlasti odločilnega pomena izvedba ocene učinka na upravljalce letališč za primerjavo možnosti 0B in 0C.

2.6.3 Varnostni učinek

V primeru možnosti 0A se ne bodo nikakor spremenile temeljne⁵² določbe enotnega evropskega neba niti osnovna uredba.

V zvezi z možnostjo 0C bo v nekaj členih opisana vloga Agencije, splošna filozofija in besedilo določb enotnega evropskega neba pa bosta ostala nespremenjena. Ta predpostavka drži celo v primeru obstoja zakonodajnega predloga za „drugi paket“ enotnega evropskega neba, saj bo ta v glavnem usmerjen na spremljanje zmogljivosti in izboljšanje učinkovitosti, ne pa na urejanje varnosti. Možnosti 0A in 0C sta zato z varnostnega vidika enakovredni, saj bosta obe temeljili na veljavnih varnostnih določbah enotnega evropskega neba.

V primeru možnosti 0B bo v osnovno uredbo vključenih nekaj več členov, ki se nanašajo na upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa. Osnovna uredba danes vključuje 70 členov, ki jih je zakonodajalec že sprejel; v tej presoji učinkov predpisov se predpostavlja, da se filozofija in celo besedilo teh členov ne bosta spremenila, tako da se bo sistem EASA kot tak uporabljal za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa.

Za primerjavo možnosti 0B z drugima dvema možnostma v smislu varnostnega učinka so v naslednji preglednici naštetne nekatere splošne značilnosti.

⁵² Uredbe 549, 550, 551 in 552/2004 Evropskega parlamenta in Sveta.

Tema	Okvir enotnega evropskega neba (možnosti OA in OC)		Osnovna uredba EASA (možnost OB)		Primerjalni varnostni učinek	
	Čl.	Določba	Čl.	Določba	Eno tno evropsko	EASA
					nebo	
Ločene določbe o projektiranju, proizvodnji in vzdrževanju od služb.	5 (552)	Samo ocena skladnosti ob nakupu. Proizvajalec ni vključen v naknadne spremembe.	1.1 (a)	Zelo jasna.	☹	☺
Celovit sistemski pristop k varnosti civilnega letalstva.	Ne obstaja	Enotno evropsko nebo je po definiciji omejeno na upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa, kar ne bo omogočilo usklajenega pristopa k varnosti v letalstvu.	4	Že vključena v sistem EASA.	☹	☺
Celovit sistemski pristop k upravljanju zračnega prometa/navigacijskim službam zračnega prometa.	Ne obstaja	Okvir enotnega evropskega neba bo omogočal usklajen pristop k vprašanju upravljanja zračnega prometa, vendar uporablja več subjektov, ki jih bo treba usklajevati, kar lahko privede do vrzeli ali prekrivanja.	Ne obstaja.	Sistem EASA je po definiciji omejen na varnostna vprašanja, kar lahko privede do vrzeli.	☹	☹
Primernost za uporabo letalske elektronike (upravljavci EU).	5 (552)	Pokriva tudi letalske sestavne dele.	8 + 1.c.2 Pril. I in 5.a Pril. IV	Vključuje plovnost in primernost za uporabo.	☺	☺
Primernost za uporabo letalske elektronike (upravljavci, ki niso iz EU).	5 (552)	Pokriva tudi letalske sestavne dele.	9 + 1.c.2 Pril. I in 5.a Pril. IV	Vključuje plovnost in primernost za uporabo.	☺	☺
Kolektivni nadzor.	2.4 (550)	Vzpostavila se bo ureditev za vsak primer posebej = tveganje nepreglednosti ali neenotnosti.	10.2	Uporabna takoj po vsej EU.	☹	☺
Izmenjava informacij (ugotovitve).	2.4 (550)	Vzpostavila se bo ureditev za vsak primer posebej.	10.4	Uporabna takoj po vsej EU.	☹	☺
Preverjanje skladnosti certifikatov, ki jo opravlja EK.	18.1	Omejena.	11.2	Mogoča.	☹	☺
Varnostni ukrepi.	9 in 13 (549)	Omejena na kazni in varnost; nobene	14.1	Mogoč takojšnji odziv.	☹	☺

		omembe varnostnih direktiv v temeljnih določbah.				
Prožnost izvedbenih pravil.	8 (549)	Besedilo omejeno na razvoj predpisov. Nič o njihovi prožnosti.	14.6	Jasna hierarhija predpisov in jasni postopki za doseg enakovredne stopnje varnosti prek sredstev, ki so drugačna od izvedbenih pravil.	☹	☺
(Varnostno) informacijsko omrežje.	18 (552)	Poudarek na zaupnosti in ne na izmenjavi varnostnih informacij: to je v nasprotju z varnostnimi načeli iz Direktive 2003/42/ES.	15.1	Izmenjava varnostnih informacij med državami, Evropsko komisijo, agencijo EASA in organi za preiskovanje nesreč (AIB) je obvezna in skladna z Direktivo 2003/42/ES.	☹	☺
Letno poročilo o varnosti.	11.1d (549)	Pregled zmogljivosti je omejen na upravljanje zračnega prometa: ni vizije celovitega sistema.	15.4	Vsa EU + na vseh področjih.	☹	☺
Varstvo prostovoljnih poročevalcev.	Ne obstaja	Ni omenjena.	16.1	Eksplcitna.	☹	☺
Varovanje pred nadlegovanjem.	Ne obstaja	Ni omenjena.	16.3	Eksplcitna.	☹	☺
„Mehki“ predpisi (specifikacije Skupnosti).	4 (549)	Oviralni postopek.	18 (c)	Preprostejši postopek (tj. ki se hitreje odziva na nastajajoče varnostne potrebe).	☹	☺
Izdaja dovoljenj zrakoplovom tretjih držav.	5 (549)	Omejena na letalsko opremo pred namestitvijo na zrakoplov.	23.1b	Uradni postopek izdaje dovoljenj.	☹	☺
Inšpekcijski pregledi standardiziranja.	9 (2096)	Samo na ravni izvedbenih pravil. Inšpekcijski pregledi podjetij niso možni. Ni zahtev za usposobljenost revizorjev.	24.1	Inšpekcijski pregledi držav članic so obvezni in vključujejo tudi preiskavo nadzorovanih podjetij.	☹	☺
Kazni za vseevropske izvajalce.	9 (549)	Postopki so nejasni, če se kršitev zgodi v državi, ki ni država certificiranja.	25.1	Komisija na zahtevo agencije EASA naloži upravne globe.	☹	☺
Nepogodbena odgovornost.	Ne obstaja	Nobene določbe o odgovornosti organizacije EUROCONTROL ali revizorjev, vključenih v „medsebojne preglede“.	31.3	Agencija EASA in člani njenega osebja so po zakonu v celoti odgovorni za svoja dejanja.	☹	☺
Sodelovanje med nacionalnimi nadzornimi organi.	2.3 (550)	Prepuščeno dvo- ali večstranskim sporazumom, kar lahko privede do neenotnosti.	38.3 (c)	Preprost postopek.	☹	☺

Postopek posvetovanja in pisni odgovori.	8.1 (549)	Prek ureditev organizacije EUROCONTROL, ki niso nujno javne.	52.1 (c)	Vključenost industrije in odprto javno posvetovanje, kot predpisuje zakonodaja.	☹	☺
Podpora Evropski komisiji za kršitve.	9 (2096)	Ni jasne povezave z obveznostjo Evropske komisije, da spremlja uporabo zakonodaje Skupnosti.	54.1	Jasna meja za poročanje ugotovitev inšpekcijskih pregledov Evropski komisiji.	☹	☺
Predpisi za kontrolorje zračnega prometa.	5 (550)	Direktiva št. 23/2006 = potreben čas za prenos + še vedno možna neenotnost.	Izvedbena pravila.	Takojšnja enotna uporaba.	☹	☺
„Horizontalni“ predpisi za organe.	Ne obstaja	Področje uporabe enotnega evropskega neba je omejeno na upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa.	Oddelki B izvedbenih pravil agencije EASA.	Določena na vseh področjih letalstva za namene vzajemnega priznavanja.	☹	☺
„Horizontalni“ predpisi za sistem upravljanja.	Ne obstaja	Za različna področja lahko obstajajo različni predpisi, zaradi česar je sistem upravljanja manj jasn ali dražji.	Izvedbena pravila v fazi razvoja.	En sklop predpisov, ki se uporabljajo na vseh področjih za zmanjšanje regulativnega bremena in posvetitev pozornosti enim samim certifikacijskim postopkom za več vrst dejavnosti.	☹	☺

Preglednica 16: Varnostna primerjava možnosti 0A, 0B in 0C

Iz zgornje preglednice je razvidno, da osnovna uredba vsebuje obsežen sklop „horizontalnih“ določb za varnost v letalstvu. Vključitev upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa v ta okvir bo predvsem omogočila celovit sistemski pristop k varnosti civilnega letalstva. To bo omogočilo opredelitev in zmanjševanje tveganj, ki se nanašajo na povezave med različnimi akterji, saj varnosti ni mogoče doseči zgolj z dodajanjem posameznih slepih ukrepov vsakega od njih. Prav tako se pričakuje, da bo umestitev vseh postopkov urejanja varnosti v en sistem omogočila poenostavitev certifikacijskega postopka za upravljavce, ki so vključeni na več področij letalstva.

V nasprotju s tem pa je okvir enotnega evropskega neba, ki je bil zasnovan za izboljšanje zmogljivosti in učinkovitosti upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa, manj razvit z vidika urejanja varnosti. Poleg tega bo vključitev vloge Agencije v ta okvir prisilila upravljavce na več področjih, da sledijo ločenim sklopom zakonodaje: tj. preusmeritev dela razpoložljivih prizadevanj za sistem upravljanja na naloge, ki niso bistvene za varnost.

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

Posebni cilji/kazalniki rezultatov	Točkovanje možnosti		
	0A	0B	0C
Vloga agencije EASA, ki jo pokrivajo	Pristojnosti se ne razširijo na upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa	Osnovna uredba EASA	EASA na podlagi enotnega evropskega neba
Urejanje varnosti je jasno ločeno od drugih oblik urejanja.	0	3	1
Uporaba postopka sprejemanja predpisov agencije EASA (za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa).	-3	3	3
Inšpekcijski pregledi standardiziranja za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa.	1	3	2
Upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa v okviru urejanja varnosti agencije EASA.	-3	3	1
Horizontalni predpisi za sisteme upravljanja.	-3	3	-1
Jasno ločevanje vlog med organi in izvajalci.	Ni neposredno povezano s pravnim aktom.		
Podlaga za certificiranje izvajalcev v štirih ali več državah.	-3	3	2
Poenostavitev (vendar enotni predpisi) za letališke informacijske službe o letih in upravljanje letališke ploščadi.	Zajeta v odstavku 2.10.		
Presoja učinkov za vsak predlagan predpis.	1	3	2
Povezava z drugimi oblikami urejanja.	-1	3	2
Sporazumi med organi za gospodarno uporabo virov.	-2	3	3
Skladen postopek za nadzor nad vsemi funkcijami območnih centrov kontrole zračnega prometa.	Ni neposredno povezan s pravnim aktom.		
SKUPAJ	-13	27	15
POVPREČNO ŠTEVILO DOSEŽENIH TOČK (□/9 količinsko opredeljenih parametrov)	-1,44	3	1,67
TEHTANO POVPREČJE (vsota točk x 3 za varnost)	-4,32	9	5,01

Preglednica 17: Točkovanje varnostnega vpliva razširitve področja uporabe zakonodaje EU

2.6.4 Gospodarski učinek

V tem oddelku so stroški Agencije ocenjeni na naslednji način. Skupni stroški osebja Agencije (plače in administracija, vendar brez potovanj) znašajo približno 43,8 milijona EUR, če je povprečno zaposlenih 338 delavcev. Zato en EPDČ v agenciji EASA stane približno 130 000 EUR na leto, pri čemer se upoštevajo tudi začasni uslužbenci plačilnega razreda B, pogodbeni uslužbenci in pomožna osebja. Osebje, ki je pomembno za to presojno učinkov predpisov, pa je sestavljeno večinoma iz začasnih uslužbencev v plačilnih

razredih A. Zanje se ocenjujejo za 15 % višji stroški (tj. **150 000 EUR na leto**). V enem letu (365 dni) je 52 sobot in enako število nedelj. Poleg tega je treba upoštevati približno 30 dni dopusta in 16 praznikov. Preostalo število koristnih dni je tako: $365 - 104 - 30 - 16 = 215$ dni. Ob predpostavki petih dni za odsotnost zaradi bolezni in drugih razlogov znaša preostalo neto število dni **210 na leto**. Ob predpostavki 7,5 delovne ure na dan to pomeni **1 575 delovnih ur v letu**. Predpostavlja se, da se **približno 20 % ur porabi za rutinske naloge**, načrtovanje, poročanje in druge upravne naloge, tako da je „plačljivih“ ur približno **1 260**. **Stroški ene plačljive ure** tako znašajo ($150\,000/1260$) približno **120 EUR** za osebje Agencije. Ocenjuje se, da približno 25 EUR na uro predstavlja **potne stroške**, saj morajo inšpekcijski pregledi standardiziranja pokrivati vso celino, vključno z njenim obrobjem. **Zato se v tej presoji učinkov predpisov predpostavlja, da znašajo skupni stroški ene plačljive ure za osebje Agencije približno 145 EUR (vključno s potovanjem).**

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

- povprečne stroške v višini 150 000 EUR na leto;
- **210 delovnih dni** in 1 260 plačljivih ur, pri čemer znašajo stroški 120 EUR;
- ocenjuje se, da stroški potovanj znašajo 25 EUR na uro.

2.6.4.1 Inšpekcijski pregledi standardiziranja, ki jih izvaja Agencija

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

Taki obiski običajno trajajo pet dni in jih izvaja skupina treh revizorjev, ki se ukvarjajo z upravljanjem zračnega prometa/navigacijskimi službami zračnega prometa in prihajajo iz Agencije ali nacionalnih nadzornih organov.⁵³ Povprečni napor na en inšpekcijski obisk je zato $5 \text{ dni} \times 8 \text{ ur} \times 3 \text{ osebe} = 120$ delovnih ur.

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

V skladu z Uredbo (ES) št. 736/2006 revizorji, ki opravljajo naloge Agencije, prispevajo k razvoju in spremembam revizijskih protokolov in revizijskih vprašalnikov. Poleg tega bodo morali pripravljati načrte za revizijo, usklajevati in pripravljati obiske, poročati o rezultatih in spremljati vse načrte za morebitne korektivne ukrepe. Zato se ocenjuje, da je število potrebnih letnih delovnih ur, ki jih Agencija porabi za standardiziranje enega pristojnega organa na zelo kompleksnem področju upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa, v povprečju vsaj petkrat večje (tj. en teden za obisk in štiri tedni z njim povezanega pisarniškega dela) od zgoraj navedenih 66 ur.

Zato **Agencija v povprečju potrebuje $66 \times 5 = 330$ ur na leto za standardiziranje enega pristojnega organa na področju upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa**, kar vključuje dejanski obisk in povezano pisarniško delo pred obiskom in po njem.

⁵³ V skladu s členom 6(1) Uredbe Komisije (ES) št. 736/2006 z dne 16. maja 2006 o načinih dela Evropske agencije za varnost v letalstvu pri opravljanju inšpekcijskih pregledov standardiziranja mora biti revizijska skupina Agencije sestavljena iz najmanj treh članov. Enega ali dva člana lahko dodelijo države članice. Ta odločba bi se lahko z lahkoto spremenila s postopkom komitologije za omogočitev vključenosti članov osebja organizacije EUROCONTROL, ki so pred tem sodelovali v programu ESIMS.

V odstavku 2.6.2.1 zgoraj je bilo ocenjeno, da je število vključenih organov 30, zato bo za inšpekcijske preglede standardiziranja letno breme za Agencijo skupaj znašalo:

- 330 ur x 30 organov = približno 9 900 plačljivih ur na leto;
- to število, deljeno s 1 260, pomeni **približno osem EPDČ za dejavnosti standardiziranja;**
- to število inšpektorjev bo **poleg tega dodatno** zahtevalo **enega vodjo oddelka in enega pomočnika; število EPDČ bo tako 10**, kar je v skladu z odobrenim kadrovskim načrtom za Agencijo;
- v najdražjem primeru, tj. uporabi izključno osebja Agencije, kar znaša 150 000 EUR na EPDČ, to pripelje do **skupnih ocenjenih stroškov za Agencijo v višini približno 1 500 000 EUR na leto.**

Inšpekcijski pregledi standardiziranja pa zahtevajo tudi napor pregledanih organov. Predpostavlja se, da:

- za organe že veljajo „medsebojni pregledi“ na podlagi člena 9 Uredbe Komisije (ES) št. 2096/2005 („skupne zahteve“): zato možnosti 0B ali 0C ne bosta pomenili **nobene dodatnega gospodarskega bremena za organe, ki so deležni inšpekcijskih pregledov**, saj bodo inšpekcijski pregledi, ki jih izvaja Agencija, nadomestili navedene „medsebojne preglede“;
- **bodo organi zagotovili revizorje za podporo Evropski komisiji za „medsebojne preglede“** za približno 6 930 ur na leto, kar pomnoženo s 110 EUR na uro pripelje do **prihrankov zanje v višini približno 762 300 EUR na leto;**
- obiski v okviru programa ESIMS organizacije EUROCONTROL pomenijo bolj ali manj enak napor, kot je bil ocenjen za Agencijo, in so vzporedni „medsebojnim pregledom“; če se predpostavljajo enaki stroški dela kot za agencijo EASA in na podlagi enakih predpostavk to pomeni stroške za organizacijo EUROCONTROL v višini približno **1 500 000 EUR na leto**, ki bi jih bilo mogoče prihraniti, ko bo inšpekcijske preglede standardiziranja začela izvajati Agencija.

Če povzamemo, razliko (v zvezi z možnostjo 0A) **v stroških razširitve inšpekcijskih pregledov standardiziranja, ki jih izvaja Agencija**, na področje upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa **v primeru možnosti 0B ali 0C**, ob upoštevanju dejstva, da izvajalci služb morda niso neposredno vključeni v to dejavnost, je mogoče oceniti, kot je predstavljeno v preglednici 17 spodaj.

Parameter	Za Agencijo	Za skupaj 30 pristojnih organov	Za organizacijo EUROCONTROL	SKUPAJ
EPDČ	10	-8	-10	-8
Tisoč EUR	1 500	-762	-1 500	-762

Preglednica 18: Predvideni stroški inšpekcijskih pregledov standardiziranja na področju upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa

2.6.4.2 „Horizontalno“ urejanje sistema obvladovanja varnosti in vodenja kakovosti

V odstavku 2.6.2.6 je bilo **ocenjeno, da 162 subjektov zagotavlja storitve na več letalskih področjih** (npr. izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, ki opravljajo tudi dela v zraku, upravljavci letališč, ki zagotavljajo tudi nekatere storitve upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa, ali tehnični subjekti, ki prav tako zagotavljajo storitve upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa). Nekateri od teh subjektov so mala in srednja podjetja (MSP). Ti subjekti pa morajo v primeru možnosti 0A zaradi razdrobljenega okvira:

- seznaniti se z dvema različnima sklopoma urejanja varnosti letalstva;
- usposabljanje članov svojega osebja, ki so vključeni v obvladovanje varnosti, v zvezi z obema sklopoma uredb;

- po možnosti prilagoditi svoje sisteme upravljanja različnim (in morda nasprotujočim si) zahtevam ali oblikovati ločen sistem upravljanja varnosti za vsako poslovno dejavnost.

V povprečju se ocenjuje, da bi lahko zgoraj omenjena razdrobljenost privedla do **izgube najmanj 0,5 EPDČ na subjekt na leto**. Ta zelo preudarna ocena temelji na dejstvu, da je na podlagi zgoraj navedenega veliko število teh subjektov malih in srednjih podjetij. Po drugi strani pa je za mala in srednja podjetja celo 0,5 EPDČ veliko.

Ocenjuje se, da so stroški dela za te subjekte v povprečju enaki kot za organe, zato **zanje stroški 1 EPDČ znašajo (1 260 plačljivih ur x 110 EUR na uro) = 138 600 EUR**.

V primeru možnosti 0A se ne bo mogoče izogniti „izgubljenim“ stroškom v višini 0,5 EPDČ na subjekt. To skupaj pomeni „izgubljeni“ napor v višini $0,5 \times 162 = 81$ EPDČ, kar v denarnem smislu pomeni $81 \times 138\,600 \text{ EUR} = \mathbf{11\,227\,000 \text{ EUR na leto}}$.

V primeru možnosti 0B se razvijajo „horizontalna“ izvedbena pravila za sisteme celostnega upravljanja. Tudi če se bodo nekateri pododdelki teh pravil nanašali na posebno področje, bo na splošno obstajal en sam pravni akt, ki bo temeljil na enaki filozofiji. To pomeni, da bi se bilo **v primerjavi s sedanjim stanjem mogoče v celoti izogniti zgornjim „izgubljenim stroškom“**.

Nazadnje, v primeru možnosti 0C bi bilo mogoče doseči nekaj prihrankov, vendar se bodo na koncu najverjetneje uporabljali različni predpisi za obvladovanje varnosti upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa kot za druga področja letalstva. Zato se domneva, da bi bilo v tem primeru mogoče prepoloviti obseg prihrankov na **5 613 000 EUR na leto**.

Če povzamemo, izvajalci služb upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa ne bodo imeli nobenih dodatnih stroškov, ki izhajajo iz razširitve pristojnosti Agencije na njihova področja, temveč prihranke, ki jih je mogoče oceniti, kot je predstavljeno v spodnji preglednici.

Parameter	MOŽNOST		
	0A	0B	0C
	Pristojnosti se ne razširijo na upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa	Osnovna uredba EASA	EASA na podlagi enotnega evropskega neba
EPDČ	0	-81	-40,5
Tisoč EUR	0	-11 227	-5 613

Preglednica 19: Predvideni prihranki za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa

2.6.4.3 Nadzor nad organizacijami za vzdrževanje

V odstavku 2.6.2.4 zgoraj so bile opredeljene tri varnostno kritične organizacije za vzdrževanje na področju upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa. V skladu z regulativnim okvirom enotnega evropskega neba jih danes ne nadzorujejo več pristojni organi, temveč, nasprotno, certificirani ponudniki služb, ki so jih najeli.

V primeru možnosti 0A in 0C se bo to stanje nadaljevalo in pripeljalo do:

- manj formaliziranih postopkov varnostnega nadzora, ki pomenijo manjše breme z upravnega vidika, vendar pa bi bili lahko z vidika pravne varnosti in možnosti ocene potrebnega prizadevanja slabši;
- potrebe po sklenitvi sporazumov med dvema ali več izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, če bi se odločili za sklenitev pogodb z istimi organizacijami za vzdrževanje, da bi preprečili podvajanje revizij;
- zgornja alineja bi lahko pomenila tudi oviro za graditev notranjega trga.

Našteti bi bilo mogoče številne druge premisleke, vendar se na splošno šteje, da je objektivna ocena gospodarskega vpliva za to posebno vprašanje zelo težka in nesorazmerna za tako majhno število (tj. največ tri certificirane organizacije) vključenih subjektov. Nekateri dejavniki bi lahko privedli do prihrankov, vendar bi drugi lahko pripeljali do povišanja stroškov, na primer povečanja števila nadzornih dejavnosti, če ima organizacija za vzdrževanje več strank. To velja v primeru možnosti 0A in 0C. Možnost 0B bi tako lahko bila najcenejša, čeprav gospodarski učinek te možnosti v tej presoji učinkov predpisov ni podrobno ocenjen.

2.6.4.4 Preverjanje skladnosti v zvezi z letalsko elektroniko na zrakoplovih tretjih držav

V skladu s členom 12 osnovne uredbe lahko Agencija prizna certifikate, ki jih izdajo letalski organi tretjih držav, kot je določeno v veljavnih sporazumih med Skupnostjo in zadevnimi državami. To velja za letalsko elektronsko opremo, vendar tudi za opremljenost zrakoplovov s to opremo, ob upoštevanju uredb o zračnem prometu in letalskih predpisov. To poleg tega vključuje tudi primernost za uporabo v vseh predvidljivih operativnih pogojih. Če takih sporazumov o vzajemnem priznavanju ni, Agencija pred izdajo dovoljenja, ki ga operaterji iz tretjih držav potrebujejo za vstop v zračni prostor EU, preuči vse ustrezne vidike.

Če bo vloga Agencije glede upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa vključena v pravni okvir enotnega evropskega neba, se bodo uporabljale naslednje določbe:

- člen 7 Uredbe (ES) št. 549/2004, s katerim se državam, ki niso članice EU, zagotavlja možnost sklenitve sporazumov v zvezi z zadevami enotnega evropskega neba, vendar ta člen ni bil zasnovan za obravnavo zahtev v zvezi z opremo in se z njim ne zagotavlja ustrezna pravna podlaga za sprostitev certifikacijskih zahtev iz osnovne uredbe;
- člen 5 Uredbe (ES) št. 552/2004, s katerim se od proizvajalcev zahteva, naj podpišejo izjavo o skladnosti letalskih „sestavnih delov“ na zrakoplovih, kar pokriva škatlo z letalsko elektroniko, ne pa njene varnosti in učinkovitosti, ko je nameščena na zrakoplovu.

Varnostni učinek stanja, opisanega v tem odstavku, je bil ocenjen že v odstavku 2.6.3 zgoraj. Z gospodarskega vidika lahko ugotovimo, da okvir enotnega evropskega neba morda ne bi imel zadostne pravne jasnosti in bi puščal nekaj vrzeli. Za zapolnitev vrzeli in pojasnitev zadeve bo seveda treba vložiti nekaj naporov. Kakor koli, nemogoče je količinsko opredeliti te napore na podlagi katere koli realistične predpostavke. **Gospodarski učinek možnosti 0A ali 0C je zato mogoče šteti samo za negativnega.** V nasprotju s tem možnost 0B ne privede do nobenih dodatnih stroškov.

2.6.4.5 Stroški škode

Ne obstaja nobeno zanesljivo orodje za natančno oceno kvantitativnih varnostnih učinkov novih zakonodajnih ukrepov. Zato je zelo težko razviti natančne povezane gospodarske ocene.

V odstavku 2.6.3 zgoraj je bilo sklenjeno, da medtem ko ima možnost 0A negativen varnostni učinek zaradi prihodnjih izzivov, imata drugi dve možnosti 0B in 0C pozitiven varnostni učinek, pri čemer je bil učinek možnosti 0B skoraj dvakrat boljši od učinka

možnosti 0C. Poleg tega je bilo v odstavku 2.3.1.8 sklenjeno, da stroški letalskih nesreč in incidentov, ki so neposredno ali posredno povezani z dejavniki upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa, v EU-27 + 4 znašajo 680 milijonov EUR na leto.

Zato se domneva, da **možnost 0A** zagotovo ne bo prinesla nobenih varnostnih koristi v zvezi s prihodnjimi izzivi: **nič prihrankov v denarnem smislu**. Po drugi strani pa kljub temu, da je v oceni varnosti možnost 0B dosegla boljši rezultat od možnosti 0C, zelo preudarna ocena samo enoodstotne koristi, ocenjene za **možnosti 0B in 0C**, pripelje do koristi v smislu **preprečene škode v višini največ 6 800 000 EUR na leto**.

2.6.4.6 Varnostna analiza in sprejemanje predpisov, ki ju opravlja Agencija

Glede na to, da je bila na podlagi enotnega evropskega neba vzpostavljena pristojnost Skupnosti, se predpostavlja, da nobena možnost ne vodi k spremembam, ki vplivajo na pristojne organe ali zainteresirane strani industrije v zvezi s sprejemanjem predpisov in varnostno analizo.

Tako se predpostavlja, da je število **EPDČ, ki jih agencija EASA potrebuje za dejavnosti sprejemanja predpisov** pri upravljanju zračnega prometa/navigacijskih službah zračnega prometa, **devet (vodilni delavec, sedem administratorjev in pomočnik)**. **Še dva EPDČ se štejeta za nujna za podporo sprejemanju predpisov z zadostnim analiziranjem varnostnih podatkov in raziskavami varnosti.**

Dodatni viri, ki jih potrebuje Agencija, znašajo po ocenah 11 EPDČ = 1 650 000 EUR na leto za možnosti 0B in 0C, kar ne vključuje službenih potovanj, skupin in študij.

Domneva se, da bo v primeru možnosti 0B ali 0C organizacija EUROCONTROL še naprej podpirala Evropsko komisijo v zvezi s tistimi vidiki enotnega evropskega neba, ki niso povezani z urejanjem varnosti. Zato se ne domneva, da bi lahko organizacija EUROCONTROL pogrešala katerega izmed EPDČ, čeprav bi bilo mogoče nekatere enote osebja, ki ga danes zaposluje enota za urejanje varnosti za dejavnosti sprejemanja predpisov, dodeliti drugačnim nalogam.

2.6.4.7 Povzetek gospodarskega učinka

Proračun Agencije bo moral v primeru možnosti 0B ali 0C pokriti približno **21 dodatnih EPDČ** (deset za inšpekcijske preglede standardizacije, devet za sprejemanje predpisov in dva za varnostno analizo). Če predpostavljamo, da stroški znašajo 150 000 EUR na EPDČ, to pomeni neposredne **letne stroške za Agencijo v višini 3 150 000 EUR**, kar ne vključuje stroškov službenih potovanj, skupin in študij, saj že obstajajo v sedanjem sistemu.

Če ob upoštevanju sklepov iz prejšnjih pododstavkov pogledamo gospodarski učinek na zainteresirane strani, je bila pripravljena naslednja zbirna preglednica za primerjavo gospodarskega učinka teh treh možnosti.

Ocenjeni stroški glede na funkcijo pravnega okvira	Tisoč EUR na leto		
	0A	0B	0C
	Pristojnosti se ne razširijo na upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa	Osnovna uredba EASA	EASA na podlagi enotnega evropskega neba
Inšpekcijski pregledi standardiziranja, ki jih izvaja agencija EASA.	0	-762	-762
„Horizontalni“ predpisi za sisteme upravljanja.	0	-11 227	-5 613
Nadzor nad organizacijami za vzdrževanje.	0	0	0
Preverjanje skladnosti letalske elektronike na zrakoplovih tretjih držav.	Negativno, vendar količinsko neopredeljivo.	0	Negativno, vendar količinsko neopredeljivo.
Preprečena škoda	0	-6 800	-6 800
Skupni predpisi	0	1 650	1 650
SKUPAJ	0	-17 139	-11 525

Preglednica 20: Povzetek gospodarskega učinka glede na izbrano pravno rešitev

Iz preglednice je razvidno, da **možnosti 0B in 0C, čeprav pomenita višje stroške za Agencijo, vodita h gospodarskim koristim za celotno skupnost v višini približno 11 milijonov EUR na leto v primeru možnosti 0C in približno 17 milijonov EUR na leto v primeru možnosti 0B.**

Denarni izrazi iz preglednice 20 so prevedeni v točke v naslednji preglednici:

Posebni cilji/kazalniki rezultatov	Točkovanje možnosti		
	0A	0B	0C
Vloga agencije EASA, ki jo pokrivajo	Pristojnosti se ne razširijo na upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa	Osnovna uredba EASA	EASA na podlagi enotnega evropskega neba
Urejanje varnosti je jasno ločeno od drugih oblik urejanja.	Ni pomembno za gospodarstvo.		
Uporaba postopka sprejemanja predpisov agencije EASA (za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa).	0	-2	-2
Inšpekcijski pregledi standardiziranja za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa.	-2	2	2
Upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa v okviru urejanja varnosti agencije EASA.	-3	3	2
Horizontalni predpisi za sisteme upravljanja.	0	3	2
Jasno ločevanje vlog med organi in izvajalci služb.	Ni pomembno za gospodarstvo.		
Podlaga za certificiranje izvajalcev v štirih ali več državah.	Ocenjena v odstavku 2.11.		
Poenostavitev (vendar enotni predpisi) za letališke informacijske službe o letih in upravljanje letališke ploščadi.	Ocenjena v odstavku 2.10.		
Presoja učinkov za vsak predlagan predpis	0	0	0
Povezava z drugimi oblikami urejanja.	Ni pomembna za gospodarstvo.		
Sporazumi med organi za gospodarno uporabo virov.	Ocenjeni v odstavku 2.11.		
Skladen postopek za nadzor nad vsemi funkcijami območnih centrov kontrole zračnega prometa.	Ni neposredno povezan s pravnim aktom.		
SKUPAJ	-5	6	4
POVPREČNO ŠTEVILO DOSEŽENIH TOČK (□/5 količinsko opredeljenih parametrov)	-1	1,2	0,8
TEHTANO POVPREČJE (vsota točk x 2 za gospodarstvo)	-2	2,4	1,6

Preglednica 21: Točkovanje gospodarskega učinka možnosti 0A, 0B in 0C

2.6.5 Okoljski učinek

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

2.6.6 Družbeni učinek

2.6.6.1 Pristojni organi

Predvideti je mogoče naslednje glavne učinke na podlagi enakih števil kot za gospodarsko oceno v odstavku 2.6.4 zgoraj:

- 30 pristojnih organov, ki ne bodo več zagotavljali revizorjev za medsebojne preglede, bo skupaj prihranilo 8 EPDČ;
- to v povprečju pomeni manj kot 0,3 EPDČ na organ;
- glede na to, da številni strokovnjaki soglašajo, da so napor, ki so na voljo v organih za certificiranje in nadzor na področju upravljanja zračnega

prometa/navigacijskih služb zračnega prometa, komaj zadostna, če ne nezadostna, bi bilo to minimalno zmanjšanje EPDČ z lahkoto prerazporediti na podobne naloge v isti organizaciji.

Če povzamemo, družbeni učinek na organe bo v primeru vseh treh možnosti zanemarljiv.

2.6.6.2 Industrija

V odstavku 2.6.4.2 je bilo ocenjeno, da možnost 0B omogoča, da vsak izmed 162 prizadetih subjektov prihrani 0,5 EPDČ. V družbenem smislu je mogoče 0,5 EPDČ na podjetje z lahkoto absorbirati, zato je družbeni učinek celo zanje neznamenit.

V primeru možnosti 0C je družbeni učinek razpolovljen.

2.6.6.3 Organizacija EUROCONTROL in Agencija

Na področju varnosti letalstva se za pristojne organe za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa poleg obiskov na podlagi revizijskega programa za splošni nadzor varnosti – RPSNV (*Universal Safety Oversight Audit Programme* – USOAP) organizacije ICAO lahko uporabljajo tri različne vrste revizij:

- programi ESARR za spremljanje in podporo izvajanja – EPSPI, ki jih izvaja organizacija EUROCONTROL;
- „medsebojni pregledi“ na podlagi enotnega evropskega neba;
- inšpekcijski pregledi standardiziranja, ki jih opravlja agencija EASA na področju upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa.

Seveda tako množenje bolj ali manj identičnih revizij ni ne potrebno ne zaželeno. Zato je bilo v odstavku 2.6.4.1 ocenjeno, da se za odpravo podvojenih inšpekcijskih pregledov v EU-27 + 4 preneha izvajati program ESIMS organizacije EUROCONTROL. **To bo imelo za posledico izgubo desetih EPDČ**, predvsem v enoti za urejanje varnosti.

Agenciji bo v prehodnem obdobju, v katerem bo prevzemala nove pristojnosti, primanjkovalo zadostno število usposobljenih strokovnjakov. Teh 10 EPDČ bi se lahko z lahkoto uporabilo za inšpekcijske preglede standardizacije, ki jih opravlja Agencija, in tako bi bil lahko zmanjšan družbeni učinek na organizacijo EUROCONTROL.

V odstavku 2.6.4.7 je bilo tudi navedeno, da se bo v Agenciji postopoma oblikovalo približno 21 novih delovnih mest.

2.6.6.4 Povzetek družbenega učinka

Premisleki iz prejšnjih odstavkov so prevedeni v dosežene točke za veljavne kazalnike rezultatov v naslednji preglednici.

Posebni cilji/kazalniki rezultatov	Točkovanje možnosti		
	OA	OB	OC
Vloga agencije EASA, ki jo pokrivajo	Pristojnosti se ne razširijo na upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa	Osnovna uredba EASA	EASA na podlagi enotnega evropskega neba
Urejanje varnosti je jasno ločeno od drugih oblik urejanja.	Ni neposredno povezano s pravnim aktom.		
Uporaba postopka sprejemanja predpisov agencije EASA (za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa).	0	0	0
Inšpekcijski pregledi standardiziranja za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa.	0	2	3
Upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa v okviru urejanja varnosti agencije EASA.	Ni neposredno povezano s pravnim aktom.		
Horizontalni predpisi za sisteme upravljanja.	Niso neposredno povezani s pravnim aktom.		
Jasno ločevanje vlog med organi in izvajalci služb.	Ni neposredno povezano s pravnim aktom.		
Podlaga za certificiranje izvajalcev v štirih ali več državah.	Ni neposredno povezana s pravnim aktom.		
Poenostavitev (vendar enotni predpisi) za letališke informacijske službe o letih in upravljanje letališke ploščadi.	Ni neposredno povezana s pravnim aktom.		
Presoja učinkov za vsak predlagan predpis.	Ni neposredno povezana s pravnim aktom.		
Povezava z drugimi oblikami urejanja.	Ni neposredno povezana s pravnim aktom.		
Sporazumi med organi za gospodarno uporabo virov.	Niso neposredno povezani s pravnim aktom.		
Skladen postopek za nadzor nad vsemi funkcijami območnih centrov kontrole zračnega prometa.	Ni neposredno povezan s pravnim aktom.		
SKUPAJ	0	2	3
POVPREČNO ŠTEVILO DOSEŽENIH TOČK (□/2 količinsko opredeljenih parametrov)	0	1	1,5
TEHTANO POVPREČJE (vsota točk x 2 za družbeni učinek)	0	2	3

Preglednica 22: Točkovanje družbenega učinka možnosti OA, OB in OC

2.6.7 Učinek na druge zahteve Skupnosti zunaj sedanjega obsega agencije EASA

2.6.7.1 „Novi pristop“

„Novi pristop“ za standardizacijo in varnost industrijskih proizvodov se je začel izvajati z Resolucijo Sveta⁵⁴ leta 1985. Vključuje štiri temeljna načela:

- zakonodajno ukrepanje, ki je omejeno na bistvene zahteve;
- sprejemanje tehničnih predpisov je prepuščeno organizacijam z zadostnim strokovnim znanjem in usposobljenostjo;
- (certifikacijske) specifikacije Skupnosti niso pravno zavezujoče;
- možnost nadomestnih sprejemljivih postopkov usklajevanja.

„Sistem“ EASA je ne samo popolnoma skladen z „novim pristopom“ v zvezi z izdelki, temveč svoja načela uporablja tudi za varnostno kritične storitve.

V nasprotju s tem pa na podlagi enotnega evropskega neba ni nobenih bistvenih zahtev za storitve (samo za sisteme, kot je priloženo Uredbi (ES) št. 552/2004), pri čemer so tehnične podrobnosti včasih vključene v zavezujoča izvedbena pravila.

Poleg tega „novi pristop“ vsebuje deset glavnih elementov. Prvi izmed teh je preprečevanje širjenja zakonskih določb iz različnih virov. Seveda možnosti 0A in 0C ne bosta izpolnjevali te zahteve, možnost 0B pa bo popolnoma skladna z njo.

2.6.7.2 Licenciranje letalskih prevoznikov

V členu 9 Uredbe Sveta (ES) št. 2047/2002⁵⁵ je jasno navedeno, da sta izdaja in stalna veljavnost operativne licence letalskega prevoznika odvisni od veljavnega spričevala letalskega prevoznika (AOC), ki opredeljuje dejavnosti, zajete v operativni licenci, in je skladna z veljavnimi varnostnimi merili. Zato so varnostna merila zdaj opredeljena v osnovni uredbi, zgoraj navedena uredba Sveta pa vsebuje vse druge vidike, povezane s poslovanjem (poslovni načrt, finančno stabilnost, zavarovanje itd.).

V primeru možnosti 0A in 0C se bodo načela enotnega evropskega neba ohranila, in zato kljub različnim postopkom „certificiranja“ in „imenovanja“ v njegovem okviru certificiranje vključuje tudi navedene gospodarske/poslovne vidike, imenovanja pa se ne določajo na ravni Skupnosti.

Možnost 0B bo privedla do boljšega ločevanja teh dveh zadev v skladu s priporočili skupine na visoke ravni in pristopom, ki se že uporablja za druga področja letalstva.

⁵⁴ Resolucija Sveta z dne 7. maja 1985 o novem pristopu k tehničnemu usklajevanju in standardom (*UL C 136, 4.6.1985, str. 1*).

⁵⁵ Uredba Sveta (EGS) št. 2407/92 z dne 23. julija 1992 o licenciranju letalskih prevoznikov (*UL L 240, 24.8.1992, str. 1*).

2.6.7.3 Povzetek učinka na druge zahteve Skupnosti

Premisleki iz zgornjih odstavkov so prevedeni v dosežene točke za veljavne kazalnike rezultatov v naslednji preglednici.

Posebni cilji/kazalniki rezultatov	Točkovanje možnosti		
	OA	OB	OC
Vloga agencije EASA, ki jo pokrivajo	Pristojnosti se ne razširijo na upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa	Osnovna uredba EASA	EASA na podlagi enotnega evropskega neba
Urejanje varnosti je jasno ločeno od drugih oblik urejanja.	Ni pomembno s tega vidika.		
Uporaba postopka sprejemanja predpisov agencije EASA (za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa).	Ni pomembna s tega vidika.		
Inšpekcijski pregledi standardiziranja za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa.	Niso pomembni s tega vidika.		
Upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa v okviru urejanja varnosti agencije EASA.	Ni pomembno s tega vidika.		
Horizontalni predpisi za sisteme upravljanja.	-3	3	-2
Jasno ločevanje vlog med organi in izvajalci služb.	Ni pomembno s tega vidika.		
Podlaga za certificiranje izvajalcev v štirih ali več državah.	Ni pomembna s tega vidika.		
Poenostavitev (vendar enotni predpisi) za letališke informacijske službe o letih in upravljanje letališke ploščadi.	Ni pomembna s tega vidika.		
Presoja učinkov za vsak predlagan predpis.	Ni pomembna s tega vidika.		
Povezava z drugimi oblikami urejanja.	-3	3	1
Sporazumi med organi za gospodarno uporabo virov.	Niso pomembni s tega vidika.		
Skladen postopek za nadzor nad vsemi funkcijami območnih centrov kontrole zračnega prometa.	Ni pomemben s tega vidika.		
SKUPAJ	-6	6	-1
POVPREČNO ŠTEVILO DOSEŽENIH TOČK (□/2 količinsko opredeljenih parametrov)	-3	3	-0,5
TEHTANO POVPREČJE (vsota točk x 1 za povezavo z drugo zakonodajo)	-3	3	-0,5

Preglednica 23: Primerjava možnosti OA, OB in OC v povezavi z drugo zakonodajo Skupnosti

2.6.8 Analiza po več merilih in priporočena možnost

Glede na metodologijo, opisano v odstavku 2.1.2, in število točk, dodeljenih posamezni možnosti, je mogoče pripraviti naslednjo matrico za analizo po več merilih.

Ponderirane točke možnosti za pravni okvir		0A	0B	0C
Ocena učinka	Ponder	Pristojnosti se ne razširijo na upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa	Osnovna uredba EASA	EASA na podlagi enotnega evropskega neba
Varnostna	3	-4,32	9	5,01
Gospodarska	2	-2	2,4	1,6
Okoljska	3	0	0	0
Družbena	2	0	2	3
Na druge uredbe EU	1	-3	3	-0,5
PONDERIRANA VSOTA		-9,32	16,4	9,11

Preglednica 24: Analiza po več merilih za pravni okvir

Iz zgornje preglednice je razvidno, da možnost 0B dosega približno dvakrat več točk od možnosti 0C, možnost 0A pa ima negativen splošni učinek. Možnost 0B zlasti:

- dosega skoraj dvakrat več točk z varnostnega vidika od možnosti 0C;
- je najcenejša, saj stane Evropsko komisijo približno 3,15 milijona EUR na leto za 21 dodatnih članov osebja Agencije, vendar zagotavlja letni prihranek v višini približno 17 milijonov EUR na leto na ravni letalskih zainteresiranih strani;
- nima nobenega bistvenega družbenega učinka;
- je popolnoma skladna z „novim pristopom“ in načelom ločevanja varnosti od drugih oblik urejanja ali javnega ukrepanja.

2.7 Koncept operacij

2.7.1 Nadomestne možnosti

Izraz „koncept operacij“ (ali operativni koncept upravljanja zračnega prometa) je mogoče razlagati na različne načine, med njimi pa sta najpomembnejši naslednji razlagi:

- razvoj abstraktnih konceptualnih modelov, ki niso povezani s posebnim delom zračnega prostora in v splošnih vrstah zračnega prostora katerih se uporabljajo določene tehnologije, veljajo nekateri predpisi, različni akterji (npr. uporabniki zračnega prostora in izvajalci storitev služb zračnega prometa) pa igrajo različne vloge;
- opredelitev in širjenje predpisov za dostop in storitve v posebnem delu zračnega prostora, nanašajo pa se na točno določene pravne subjekte (npr. uporabnike zračnega prostora in izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa).

V Evropi se je v zadnjih desetletjih delo organizacije EUROCONTROL pogosto osredotočalo na prvo opredelitev, npr. v devetdesetih letih prejšnjega stoletja pri razvoju „splošnega“ koncepta operacij za uvedbo osnovne območne navigacije ali na začetku tega desetletja pri uvedbi zmanjšanega minimalnega vertikalnega razdvajanja. Danes je opredelitev splošnih konceptov operacij za različne vrste zračnega prostora (in v različnih časovnih okvirih) ena izmed glavnih nalog projekta SESAR. To bi bilo mogoče šteti za dejavnost vladne narave ali dejavnost zagotavljanja storitev ali celo – široko gledano – razvojno dejavnost. V zadnjem primeru ne bi spadalo na področje uporabe osnovne uredbe, čeprav

bi bila nadvse zaželena pravočasen in prostovoljen razvoj varnostnih ocen ter vzpostavitev dialoga z regulativnimi organi.

Druga opredelitev vodi h konkretnim sklepom glede natančne prostornine, oblike in omejitev zadevnega zračnega prostora na nekem geografskem območju (npr. v nadzorovanem zračnem prostoru okrog letališča); določitvi razreda tega zračnega prostora (npr. razred A ICAO, kar pomeni, da lahko običajno vanj vstopi le promet po pravilih instrumentalnega letenja – IFR); povezanim zahtevam za letalsko elektroniko, ki jih morajo izpolnjevati uporabniki zračnega prostora, in povezano usposabljanje pilotov; odobrenim standardnim zračnim potem za instrumentalne odlete, instrumentalne prilete in pristanke; storitvam kontrole zračnega prometa, ki jih je treba zagotavljati, itd. S temi dejavnostmi, ki lahko izkoristijo splošne določbe, ki jih je razvila dejavnost, opisana zgoraj kot prva možna razlaga, se dodeljujejo tudi posebne obveznosti in pravice različnim letalskim zainteresiranim stranem, kot so predvsem uporabniki zračnega prostora, vendar tudi upravljavci letališč v primeru nekaterih operacij na nizki ravni. To drugo vrsto opredelitve koncepta operacij bi bilo mogoče šteti za dejavnost vladne narave ali narave zagotavljanja storitev.

Na podlagi odgovorov zainteresiranih strani na vprašanje št. 1 (kot je vsebovano v dokumentu NPA 2007–16) v zvezi z zgoraj povzetimi zadevami so bile v odstavku 2.5.2 tega dokumenta opredeljene naslednje nadomestne možnosti za koncept operacij:

- 1A): splošni koncepti operacij (npr. razvoj projekta SESAR) in sklepi glede konceptov operacij, ki se uporabljajo v posebnem zračnem prostoru, so vladne narave in zanje veljajo pravni členi iz osnovne uredbe;
- 1B): splošni koncepti operacij (npr. razvoj projekta SESAR) in sklepi glede konceptov operacij, ki se uporabljajo v posebnem zračnem prostoru, so regulirane dejavnosti, ki jih izvajajo izvajalci služb na podlagi bistvenih zahtev iz osnovne uredbe;
- 1C): splošni koncepti operacij (npr. razvoj projekta SESAR) ne spadajo na področje uporabe osnovne uredbe, sklepi glede konceptov operacij, ki se uporabljajo v posebnem zračnem prostoru, pa so vladne narave in zanje veljajo pravni členi;
- 1D): splošni koncepti operacij (npr. razvoj projekta SESAR) ne spadajo na področje uporabe osnovne uredbe, sklepi glede konceptov operacij, ki se uporabljajo v posebnem zračnem prostoru, pa imajo naravo zagotavljanja storitev in se izvajajo na podlagi bistvenih zahtev iz osnovne uredbe.

2.7.2 Ciljna skupina in število zadevnih subjektov

2.7.2.1 Različne vloge

Na podlagi zgoraj opredeljenih štirih nadomestnih možnosti za opredelitev narave konceptov operacij bodo različni subjekti igrali različne vloge, kot je predstavljeno v preglednici 24 spodaj. V preglednici se izraz „razvijalci konceptov“ uporablja za subjekte, povezane s projektom SESAR, ki so dejansko vključeni v razvoj **splošnih** konceptov operacij za različne vrste evropskega zračnega prostora.

Možnost	Agencija*	Razvijalci konceptov (splošnih)	Pristojni organi	Izvajalci služb zračnega prometa	Druge zainteresirane strani
1A	Sodeluje s projektom SESAR na podlagi izvedbenih pravil, ki jih je treba razviti.	Uporabljajo pravila EASA.	Odločajo o posebnih konceptih v svojem zadevnem zračnem prostoru.	Ravnajo skladno s pravili in sklepi (npr. glede opreme na tleh).	Ravnajo skladno s pravili in sklepi (npr. obvezna opremljenost z letalsko elektroniko).
1B	Kot v možnosti 1A + izvajajo nadzor nad subjekti projekta SESAR.	Regulirana dejavnost.	Pristojni za certificiranje izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa in nadzor nad njimi.	Odločajo o posebnih konceptih v svojem zadevnem zračnem prostoru.	Kot zgoraj.
1C	Ni uradnih predpisov, ki se uporabljajo za splošni koncept.	Zunaj področja uporabe osnovne uredbe EASA.	Odločajo o posebnih konceptih v svojem zadevnem zračnem prostoru.	Ravnajo skladno s pravili in sklepi (npr. glede opreme na tleh).	Kot zgoraj.
1D	Ni uradnih predpisov, ki se uporabljajo za splošni koncept.	Zunaj področja uporabe osnovne uredbe EASA.	Pristojni za certificiranje izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa in nadzor nad njimi.	Odločajo o posebnih konceptih v svojem zadevnem zračnem prostoru.	Kot zgoraj.

* Poleg inšpekcijskih pregledov standardiziranja, kot je že pokrito v odstavku 2.6.

Preglednica 25: Vloge različnih subjektov

Iz zgornje preglednice je razvidno, da bodo morale letalske in druge zainteresirane strani vsekakor izpolnjevati povezane predpise in sklepe, pri čemer te sklepe sprejme bodisi pristojni organ bodisi pristojni izvajalec službe zračnega prometa. Z drugimi besedami, njihova vloga se ne bo spremenila ne glede na katero koli izmed možnosti. Zato ni treba podrobno oceniti števila prizadetih subjektov iz te kategorije. Poleg tega nobena izmed teh možnosti ne bo vplivala na subjekte, ki neposredno ne sodelujejo v zračnih operacijah, kot so projektivne in proizvodne organizacije ter organizacije za vzdrževanje.

Zato se bo v naslednjih odstavkih 2.7.2.2, 2.7.2.3 in 2.7.2.4 ocenilo le število prizadetih organov, izvajalcev služb zračnega prometa in razvijalcev (splošnih) konceptov.

2.7.2.2 Pristojni organi

Vse štiri možnosti bodo vplivale **na vseh 30 pristojnih organov** (kot je ocenjeno v odstavku 2.6.2.1 zgoraj) **in Agencijo**, dejavnosti urejanja varnosti organizacije EUROCONTROL pa se obravnavajo v odstavku 2.6 zgoraj.

2.7.2.3 Razvijalci koncepta

Na Direktorat za strategije upravljanja zračnega prometa organizacije EUROCONTROL (*Directorate of ATM Strategies – DAS*), ki je odgovoren za razvoj novih splošnih konceptov operacij, bosta vplivali obe možnosti 1A in 1B. Nanj pa nasprotno ne bosta nikakor vplivali možnosti 1C in 1D, saj splošni koncept operacij v tem primeru ne spada na področje uporabe osnovne uredbe.

Enako velja za skupno podjetje SESAR in konzorcij SESAR.

Zato je mogoče domnevati, da bo v primeru možnosti 1A in 1B število prizadetih subjektov tri, drugi dve možnosti pa ne vplivata na nobenega razvijalca konceptov.

2.7.2.4 Izvajalci služb zračnega prometa

Skupnost izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa je zelo obsežna in vključuje tudi subjekte, kot so izvajalci satelitskih navigacijskih signalov, letalskih informacij, nadzornih omrežij, meteoroloških storitev in komunikacijskih omrežij. Zgoraj navedeni subjekti običajno pokrivajo velika območja zračnega prostora, niso pa pristojni za odločanje o splošnih ali posebnih konceptih operacij. Nanje zato ne bo vplivala nobena izmed zadevnih štirih možnosti.

Po drugi strani pa niti izvajalci preprostih storitev služb zračnega prometa v zelo omejenem geografskem obsegu (npr. letališka letalska informacijska služba) nimajo prav tako nobene vloge pri opredeljevanju konceptov operacij ali odločanju o njih. Zato se tudi v zvezi s to kategorijo subjektov šteje, da ni prizadeta.

Na civilne izvajalce služb zračnega prometa, ki zagotavljajo storitve kontrole zračnega prometa na poti ali na pomembnih območjih terminala, bo vplivala katera koli od štirih možnosti, saj je njihova vloga lahko različna. Zdaj v vsaki od držav članic EU ali pridruženih državah EASA (razen v Lihtenštajnu) obstaja vsaj eden od takih izvajalcev služb. **Zato je mogoče oceniti, da število morebitno prizadetih izvajalcev služb zračnega prometa** v primeru katere koli izmed štirih opredeljenih možnosti znaša **30**.

2.7.2.5 Povzetek prizadetih subjektov

Če povzamemo, na podlagi informacij iz pododstavkov od 2.7.2.1 do 2.7.2.4 zgoraj je število zadevnih subjektov ocenjeno v preglednici 26 spodaj:

MOŽNOST		Ocenjeno število			
Id.	Opis	Organi	Razvijalci konceptov	Izvajalci služb zračnega prometa	Druge zainteresirane strani
1A	Splošni koncepti operacij in sklepi glede konceptov operacij, ki se uporabljajo v posebnem zračnem prostoru, so vladne narave in zanje veljajo pravni členi iz osnovne uredbe.	30 + Agencija	3	30	0
1B	Splošne koncepte operacij in sklepe glede konceptov operacij, ki se uporabljajo v posebnem zračnem prostoru, izvajajo izvajalci služb.		3	30	0
1C	Splošni koncepti operacij ne spadajo na področje agencije EASA. Sklepi glede konceptov operacij, ki se uporabljajo v posebnem zračnem prostoru, so vladne narave.		0	30	0
1D	Splošni koncepti operacij ne spadajo na področje agencije EASA. Sklepe glede konceptov operacij, ki se uporabljajo v posebnem zračnem prostoru, izvajajo izvajalci služb.		0	30	0

Preglednica 26: Število subjektov, na katere vplivajo koncepti operacij

2.7.3 Varnostni učinek

V primeru možnosti 1C bi bila razvoj in potrjevanje splošnih konceptov operacij (npr. za zgornji zračni prostor, katero koli območje terminala z visoko gostoto prometa ali druge take scenarije) dejavnosti, za kateri se ne bi uporabljala osnovna uredba, kot je sedanja praksa. To pa razvijalcem konceptov ne bi preprečilo, da čim prej opravijo svoje (splošne) ocene varnosti, in kot je priporočljivo, izmenjujejo informacije z varnostnimi zakonodajalci in jih prosijo za revizije. V primeru možnosti 1C bi tako pristojni organ, odgovoren za neki poseben del zračnega prostora, odločal o letalskih predpisih, ki se v njem uporabljajo, o mejah med območji pristojnosti različnih enot služb zračnega prometa, potrditvi razpoložljivih instrumentalnih zračnih poti, zahtevi za obvezno opremljenost z zračno opremo itd. Na voljo ni nobenih natančnih orodij za količinsko opredelitev varnostnega učinka te možnosti. Vendar pa ni nobenih dokazov, ki bi potrdili, da izločitev razvoja splošnih konceptov operacij s področja varnostnih predpisov povzroča varnostne težave. Vsekakor ima vladni organ zadostno pristojnost, da uvede kateri koli predpis ali sklep ne samo za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa in izvajalce služb zračnega prometa, temveč tudi za druge letalske zainteresirane strani, vključno z letalskimi prevozniki in upravljavci letališč.

Po zgornji kvalitativni oceni se zato šteje, da je z varnostnega vidika možnost 1C zelo pozitivna.

Kar zadeva splošne koncepte operacij, je stanje v zvezi z možnostjo 1D popolnoma enako. V tem primeru pa bo sklepe glede obveznosti, ki jih morajo izpolniti celo letalski prevozniki in upravljavci letališč, sprejemal najpomembnejši izvajalec službe zračnega prometa, ki ga imenujejo (pri čemer zanj velja varnostni nadzor, ki ga izvaja pristojni organ) država ali države (v primeru večnacionalnih funkcionalnih blokov zračnega prostora).

Nobenih elementov ni, na podlagi katerih bi bilo mogoče trditi, da ta možnost ni dovolj varna. Ker pa izvajalci služb zračnega prometa nimajo izvršilnih pooblastil v razmerju do drugih zainteresiranih strani, bo treba njihove sklepe sporočiti pristojnemu organu za uradno širjenje in izvajanje. Povedano drugače, postopka odločanja in izvajanja, ki sta povezana z varnostnimi vprašanji, bi bila neizogibno počasnejša. Agencija zato meni, da je **z varnostnega vidika možnost 1D nekoliko manj optimalna od možnosti 1C.**

Za oceno morebitne dodatne varnostne koristi, dosežene prek možnosti 1A ali 1B, je treba spomniti, da je Svet EU pri ustanavljanju skupnega podjetja SESAR⁵⁶ v uvodni izjavi (2) navedel, da je treba razviti tehnološki del enotnega evropskega neba, kar bo omogočilo razvoj varnega in okolju prijaznega zračnega prevoza. V istem aktu je zato Svet skupnemu podjetju SESAR naložil, naj:

- v sodelovanje (tretja alineja člena 1.5) vključi izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, letalske prevoznike, strokovna združenja, letališča, predelovalno industrijo sektorja in znanstveno skupnost, tj. segment družbe s trdno letalsko varnostno kulturo;
- med drugim organizira (četrti alineja istega člena) dejavnosti potrjevanja, kar po mnenju Agencije vključuje pravočasno oceno varnosti.

Vzpostavljene so torej že določbe za zagotovitev, da se potrjujejo (splošni) koncepti SESAR ob upoštevanju ocene varnosti. Z varnostnega vidika zato **možnost 1A ne bi bila boljše od možnosti 1C, možnost 1B pa ne bi bila boljše od možnosti 1D.**

⁵⁶ Uredba Sveta (ES) št. 219/2007 z dne 27. februarja 2007 o ustanovitvi skupnega podjetja za razvoj nove generacije evropskega sistema upravljanja zračnega prometa (SESAR) (UL L 64, 2.3.2007, str. 1).

Če povzamemo, z uporabo metodologije iz odstavka 2.1.2 zgoraj (vključno s ponderiranim faktorjem 3 za varnostne učinke) in izbiro ustreznih kazalnikov rezultatov, povezanih s posebnimi cilji iz odstavka 2.4.5, je mogoče dodeliti točke za varnostni učinek štirih možnosti v zvezi s koncepti operacij, kot je predstavljeno v naslednji preglednici 27 spodaj:

Posebni cilji/kazalniki rezultatov	Točkovanje možnosti			
	1A	1B	1C	1D
Narava in ureditev konceptov operacij	Splošni in posebni koncept operacij vladne narave	Splošni in posebni koncept operacij z naravo zagotavljanja storitev	Splošni koncept operacij zunaj področja uporabe; posebni z vladno naravo	Splošni koncept operacij zunaj področja uporabe; posebni z naravo zagotavljanja storitev
Urejanje varnosti je jasno ločeno od drugih oblik urejanja.	-1	3	3	2
Uporaba postopka sprejemanja predpisov agencije EASA (za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa).	-1	-1	3	3
Inšpekcijski pregledi standardiziranja za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa.	Niso pomembni v zvezi s tem.			
Upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa v okviru urejanja varnosti agencije EASA.	Ni pomembno v zvezi s tem.			
Horizontalni predpisi za sisteme upravljanja.	Niso pomembni v zvezi s tem.			
Jasno ločevanje vlog med organi in izvajalci služb.	3	-3	3	-3
Podlaga za certificiranje izvajalcev v štirih ali več državah.	Ni pomembna v zvezi s tem.			
Poenostavitev (vendar enotni predpisi) za letališke informacijske službe o letih in upravljanje letališke ploščadi.	Ni pomembna v zvezi s tem.			
Presoja učinkov za vsak predlagan predpis.	Ni pomembna v zvezi s tem.			
Povezava z drugimi oblikami urejanja.	-1	1	3	3
Sporazumi med organi za gospodarno uporabo virov.	-1	-2	2	2
Skladen postopek za nadzor nad vsemi funkcijami centrov območne kontrole letenja.	Ni pomemben v zvezi s tem.			
SKUPAJ	-1	-3	14	7
POVPREČNO ŠTEVILO DOSEŽENIH TOČK (□/5 količinsko opredeljenih parametrov)	-0,2	-0,6	2,8	1,4
TEHTANE DOSEŽENE TOČKE (vsota točk x 3 za varnost)	-0,6	-1,8	7,4	4,2

Preglednica 27: Točkovanje varnostnega vpliva možnosti za koncepte operacij

2.7.4 Gospodarski učinek

Šteje se, da **možnost 1C**, tj. nobenih dodatnih predpisov za razvoj projekta SESAR in nadaljevanje tradicionalne vloge letalskih organov, v skladu s katero sprejemajo sklepe za uporabo zračnega prostora v njihovi pristojnosti in služb v tem zračnem prostoru, odraža sedanje stanje. Vključitev te možnosti v zakonodajo ne bo pripeljala do dodatnih stroškov, medtem ko je bil gospodarski učinek vzpostavitve inšpekcijskih pregledov standardiziranja, ki jih opravlja agencija EASA, ocenjen že v odstavku 2.6.4.1. Zato ne bo povzročila **niti dodatnih stroškov niti prihrankov**.

Možnost 1D, ki odgovornost za sprejemanje sklepov prenaša na izvajalce služb zračnega prometa, organi pa morajo te sklepe objavljati in izvajati, pomeni nekaj dodatne delovne obremenitve in zato nekoliko manj optimalen gospodarski učinek, čeprav je količino tega **dodatnega napora** zelo težko oceniti z zadostno natančnostjo. Za namene te presoje učinkov se zato zelo preudarno predpostavlja, da bo v primerjavi z možnostjo 1C potreben samo 1 dodaten EPDČ, kar ustreza **138 600 EUR na leto**.

V primeru **možnosti 1A** bi morali **trije razvijalci konceptov SESAR in Agencija** vzpostaviti uradne povezave in razmerja. Stroški enega EPDČ za te subjekte se ocenjujejo na približno 150 000 EUR. Količina, potrebna za zagotovitev navedenega uradnega usklajevanja, se ocenjuje na približno 1 EPDČ na subjekt, kar skupaj znaša 4 EPDČ in je tako enako **600 000 EUR na leto**.

Nazadnje, v primeru **možnosti 1B** bi morala Agencija izvajati nadzor nad tremi razvijalci projekta SESAR. V odstavku 2.6.4.1 je bilo ocenjeno, da Agencija za dejavnosti standardiziranja enega letalskega organa potrebuje **v povprečju približno 330 ur na leto**, kar zajema dejanski revizijski obisk in povezano pisarniško delo pred obiskom in po njem.

V tem primeru bo treba revidirati tri subjekte, vendar bo potrebno dejansko delo veliko kompleksnejše kot v primeru standardne ocene iz odstavka 2.6.4.1. Tukaj se ocenjuje, da bo potreben trikratni napor. Zato bi napor Agencije znašal 330 ur x 3 = 990 ur na leto. V zvezi s zadevnimi tremi subjekti bi to ustrezalo 2,35 EPDČ (2 970/1 260) in bi v denarnem smislu pomenilo stroške v višini **352 500 EUR na leto** (1 EPDČ = 150 000 EUR).

Inšpekcijski pregledi standardiziranja pa zahtevajo tudi napor organov, ki se pregledujejo. Predpostavlja se, da bodo v povprečju vložili toliko napora, kot se bo zahtevalo od Agencije in ob enakih stroških dela. Zato bodo skupni **stroški treh razvijalcev konceptov spet znašali skupaj 352 500 EUR na leto**.

Za možnost 1B bo gospodarski učinek na izvajalce služb zračnega prometa enak kot za možnost 1D.

Zgornje ocene je mogoče povzeti v preglednici 28 spodaj:

Ocenjeni stroški za koncept operacij	Tisoč EUR na leto			
	1A	1B	1C	1D
	Splošni in posebni koncept operacij vladne narave	Splošni in posebni koncept operacij z naravo zagotavljanja storitev	Splošni koncept operacij zunaj področja uporabe; posebni vladne narave	Splošni koncept operacij zunaj področja uporabe; posebni narave zagotavljanja storitev
EASA	150	352,5	0	0
Nacionalni organi	0	0	0	0
Izvajalci služb zračnega prometa	0	138,6	0	138,6
Razvijalci projekta SESAR	450	352,5	0	0
SKUPAJ	600	843,6	0	138,6

Preglednica 28: Povzetek stroškov urejanja koncepta operacij

Vse zgornje ocene gospodarskega učinka je nato mogoče izraziti s točkami v naslednji preglednici 29:

Posebni cilji/kazalniki rezultatov	Točkovanje možnosti			
	1A	1B	1C	1D
Narava in ureditev konceptov operacij	Splošni in posebni koncept operacij vladne narave	Splošni in posebni koncept operacij z naravo zagotavljanja storitev	Splošni koncept operacij zunaj področja uporabe; posebni vladne narave	Splošni koncept operacij zunaj področja uporabe; posebni narave zagotavljanja storitev
Urejanje varnosti je jasno ločeno od drugih oblik urejanja.	Ni pomembno za gospodarski učinek koncepta operacij.			
Uporaba postopka sprejemanja predpisov agencije EASA (za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa).	Ni pomembna za gospodarski učinek koncepta operacij.			
Inšpekcijski pregledi standardiziranja za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa.	0	-3	0	0
Upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa v okviru urejanja varnosti agencije EASA.	Ni pomembno za gospodarski učinek koncepta operacij.			
Horizontalni predpisi za sisteme upravljanja.	Niso pomembni za gospodarski učinek koncepta operacij.			
Jasno ločevanje vlog med organi in izvajalci služb.	0	-1	0	-1
Podlaga za certificiranje izvajalcev v štirih ali več državah.	Ni pomembna za gospodarski učinek koncepta operacij.			
Poenostavitev (vendar enotni predpisi) za letališke informacijske službe o letih in upravljanje letališke ploščadi.	Ni pomembna za gospodarski učinek koncepta operacij.			
Presoja učinkov za vsak predlagan predpis.	Ni pomembna za gospodarski učinek koncepta operacij.			
Povezava z drugimi oblikami urejanja.	-2	-3	0	0
Sporazumi med organi za gospodarno uporabo virov.	Niso pomembni za gospodarski učinek koncepta operacij.			
Skladen postopek za nadzor nad vsemi funkcijami območnih centrov kontrole zračnega prometa.	Ni pomemben za gospodarski učinek koncepta operacij.			
SKUPAJ	-2	-7	0	-1
POVPREČNO ŠTEVILO DOSEŽENIH TOČK (□/3 količinsko opredeljeni parametri)	-0,67	-2,33	0	-0,33
TEHTANE DOSEŽENE TOČKE (vsota točk x 2 za gospodarstvo)	-1,34	-4,66	0	-0,66

Preglednica 29: Točkovanje gospodarskega učinka možnosti za koncepte operacij

2.7.5 Okoljski učinek

Kot je bilo navedeno v odstavku 2.7.3 zgoraj, je Svet EU projektu SESAR že naložil nalogo, naj razvije „do okolja prijazne“ koncepte operacij. Učinek vsake izmed štirih obravnavanih možnosti je treba zato obravnavati kot nevtralen v zvezi z okoljskimi vidiki.

2.7.6 Družbeni učinek

Kot je bilo poudarjeno v prejšnjem odstavku 2.7.4, je število vključenih EPDČ tako majhno, da za nobeno od štirih možnosti ni mogoče opredeliti bistvenega družbenega učinka.

2.7.7 Učinek na druge zahteve Skupnosti zunaj sedanjega obsega agencije EASA

Možnost 1C ne bi vplivala na navedeno uredbo Sveta o ustanovitvi skupnega podjetja SESAR ali na določbe Uredbe o enotnem evropskem nebu (ES) št. 551/2004 v zvezi z obveznostmi držav za sklepe, ki se nanašajo na uporabo njihovega ustreznega zračnega prostora. Naložitev obveznosti v skladu s smernicami te možnosti ne bi preprečila vzpostavitve – v okviru zadevnih pristojnosti in virov – prostovoljnih sporazumov med skupnim podjetjem SESAR in Agencijo.

Nasprotno pa bi možnosti 1B in 1D vplivali na sedanjo delitev vlog med organi in izvajalci služb zračnega prometa ter zahtevali bistvene spremembe Uredbe (ES) št. 551/2004.

Možnosti 1A in 1B bi poleg tega vplivali na Uredbo Sveta (ES) št. 219/2007 z vzpostavitvijo potrebe po uradnih predpisih za potrjevanje razvoja splošnih konceptov operacij glede na ustrezne varnostne določbe.

Zgoraj navedeno je mogoče prevesti v števila točk v preglednici 30 spodaj:

Posebni cilji/kazalniki rezultatov	Točkovanje možnosti			
	1A	1B	1C	1D
Narava in ureditev konceptov operacij	Splošni in posebni koncept operacij vladne narave	Splošni in posebni koncept operacij z naravo zagotavljanja storitev	Splošni koncept operacij zunaj področja uporabe; posebni vladne narave	Splošni koncept operacij zunaj področja uporabe; posebni narave zagotavljanja storitev
Urejanje varnosti je jasno ločeno od drugih oblik urejanja.	-1	3	2	2
Uporaba postopka sprejemanja predpisov agencije EASA (za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa).	Ni pomembna za učinek na drugo zakonodajo Skupnosti.			
Inšpekcijski pregledi standardiziranja za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa.	Niso pomembni za učinek na drugo zakonodajo Skupnosti.			
Upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa v okviru urejanja varnosti agencije EASA	Ni pomembno za učinek na drugo zakonodajo Skupnosti.			
Horizontalni predpisi za sisteme upravljanja.	Niso pomembni za učinek na drugo zakonodajo Skupnosti.			
Jasno ločevanje vlog med organi in izvajalci služb.	0	-2	0	-2
Podlaga za certificiranje izvajalcev v štirih ali več državah.	Ni pomembna za učinek na drugo zakonodajo Skupnosti.			
Poenostavitev (vendar enotni predpisi) za letališke informacijske službe o letih in upravljanje letališke ploščadi.	Ni pomembna za učinek na drugo zakonodajo Skupnosti.			
Presoja učinkov za vsak predlagan predpis.	Ni pomembna za učinek na drugo zakonodajo Skupnosti.			
Povezava z drugimi oblikami urejanja.	-2	-3	2	2
Sporazumi med organi za gospodarno uporabo virov.	Niso pomembni za učinek na drugo zakonodajo Skupnosti.			
Skladen postopek za nadzor nad vsemi funkcijami območnih centrov kontrole zračnega prometa.	Ni pomemben za učinek na drugo zakonodajo Skupnosti.			
SKUPAJ	-3	-2	4	2
POVPREČNO ŠTEVILO DOSEŽENIH TOČK (□/3 količinsko opredeljeni parametri)	-1	-0,66	1,33	0,66
TEHTANE DOSEŽENE TOČKE (vsota točk x 1 za učinek na drugo zakonodajo)	-1	-0,66	1,33	0,66

Preglednica 30: Učinek koncepta operacij na drugo zakonodajo Skupnosti

2.7.8 Analiza po več merilih in priporočena možnost

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

Ponderirane točke možnosti za koncept operacij		Možnosti			
		1A	1B	1C	1D
Ocena učinka	Ponder	Splošni in posebni koncept operacij vladne narave	Splošni in posebni koncept operacij z naravo zagotavljanj a storitev	Splošni koncept operacij zunaj področja uporabe; posebni vladne narave	Splošni koncept operacij zunaj področja uporabe; posebni narave zagotavljanja storitev
Varnostna	3	-0,6	-0,8	7,4	4,2
Gospodarska	2	-1,34	-4,66	0	-0,66
Okoljska	3	0	0	0	0
Družbena	2	0	0	0	0
Na druge uredbe EU	1	-1	-0,66	1,33	0,66
PONDERIRANA VSOTA		-2,94	-6,12	8,73	4,2

Preglednica 31: Analiza po več merilih za koncept operacij

Iz zgornje preglednice je razvidno, da imata možnosti 1A in 1B negativno ponderirano vsoto. Zato se priporoča, naj se določbe za urejanje varnosti „splošnih“ konceptov operacij ne vključijo v osnovno uredbo. Vendar pa to skupnemu podjetju SESAR in Agenciji ne bi preprečilo sklenitve vzajemnih prostovoljnih sporazumov za prispevanje k potrjevanju rezultatov projekta SESAR tudi z regulativnega vidika. Izmed preostalih možnosti dosega **možnost 1C dvakrat boljši rezultat od možnosti 1D**. Kar zadeva možnost 1C, ta možnost zlasti:

- dosega z varnostnega vidika dvakrat boljši rezultat od možnosti 1D;
- ne pomeni dodatnih stroškov;
- zmanjšuje učinek na drugo letalsko zakonodajo zunaj obsega agencije EASA, z okoljskega in družbenega vidika pa je nevtralna.

2.8 Upravljanje pretoka zračnega prometa

2.8.1 Nadomestne možnosti

V odstavku 2.5.2 zgoraj so bile opredeljene naslednje nadomestne možnosti za upravljanje pretoka zračnega prometa:

- 3A: upravljanje pretoka zračnega prometa je regulativne/vladne narave;
- 3B: upravljanje pretoka zračnega prometa, ki je storitvena ali operativna funkcija, je regulirana dejavnost;
- 3C: upravljanje pretoka zračnega prometa na ravni EU je regulativna funkcija. Lokalno (ali regionalno) upravljanje pretoka zračnega prometa je regulirana dejavnost.

2.8.2 Ciljna skupina in število zadevnih subjektov

2.8.2.1 Pristojni organi

Vsaka od treh možnosti bo vplivala na vseh 30 pristojnih organov (kot je ocenjeno v odstavku 2.6.2.1 zgoraj) **in Agencijo.**

Dejavnosti organizacije EUROCONTROL za urejanje varnosti so bile obravnavane v odstavku 2.6 zgoraj. Nanje ne bo nobenega vpliva.

2.8.2.2 Izvajalci upravljanja pretoka zračnega prometa

Osrednji steber upravljanja pretoka zračnega prometa v Evropi je zdaj Centralna enota za upravljanje pretoka zračnega prometa (CFMU), ki jo vodi organizacija EUROCONTROL in je v bližini Bruslja. Na to enoto bodo vplivale vse tri možnosti.

Poleg tega delovna mesta za vodenje pretoka zračnega prometa obstajajo v skoraj vseh evropskih območnih centrih kontrole zračnega prometa, razen na Islandiji, katere zračni promet se upravlja znotraj severnoatlantske regije. V nasprotju s tem pa območne centre kontrole zračnega prometa v drugih državah članicah EU in pridruženih državah EASA upravlja 28 izvajalcev služb zračnega prometa, imenovanih za vodenje prometa na zračnih poteh na zadevnem območju njihove pristojnosti, v Lihtenštajnu in Luksemburgu pa tovrstnih namenskih izvajalcev storitev ni.

V prihodnje bi se morda lahko ustanovila „regionalna“ delovna mesta za vodenje pretoka zračnega prometa (npr. eno na funkcionalni blok zračnega prostora namesto enega na vsak območni center kontrole zračnega prometa). To ne bo spremenilo narave funkcije. Lokalna in regionalna delovna mesta za vodenje pretoka zračnega prometa se lahko štejejo za podobna z vidika narave dejavnosti. V kvantitativnem smislu bi taka smernica, če bi se uresničila, zmanjšala število delovnih mest za vodenje pretoka zračnega prometa. Ker je možni učinek proizvod dveh dejavnikov (tj. učinek na en subjekt, pomnožen s številom subjektov) in ker danes ni mogoče izvesti dovolj natančne ocene o možni konsolidaciji delovnih mest za vodenje pretoka zračnega prometa na regionalni ravni, se v tej presoji učinkov predpisov največje število delovnih mest za vodenje pretoka zračnega prometa predpostavlja na podlagi domneve, da ima vsak izvajalec službe zračnega prometa v svojem območnem centru kontrole zračnega prometa delovno mesto za vodenje pretoka zračnega prometa. Z vidika presoje učinkov predpisov je to najbolj pesimistična domneva. Če bi se njihovo število dejansko zmanjšalo, se bo zmanjšal tudi njihov splošni učinek.

Zato je mogoče domnevati, da bo v primeru vseh možnosti število **prizadetih izvajalcev upravljanja pretoka zračnega prometa (od katerih vsak upravlja eno ali več delovnih mest za vodenje pretoka zračnega prometa) znašalo 28 in Centralna enota za upravljanje pretoka zračnega prometa (CFMU), kar skupaj znaša 29.**

2.8.2.3 Druge zainteresirane strani, ki sodelujejo v letalskih operacijah

Za letalske prevoznike bodo vsekakor veljale omejitve v zvezi z upravljanjem pretoka zračnega prometa, ne glede na izbrana načela urejanja varnosti. Izbira katere koli izmed predstavljenih možnosti ne vpliva na uporabnike zračnega prostora v smislu te presoje učinkov.

Enako se vloga upravljavcev letališč in vloga izvajalcev služb zračnega prometa, ki niso neposredno vključeni v upravljanje pretoka zračnega prometa (npr. Enota za prilete in kontrolni stolp na luksemburškem letališču), ne bo spremenila ne glede na to, katera izmed treh možnosti bo izbrana.

2.8.2.4 Druge letalske zainteresirane strani

Kot je bilo navedeno zgoraj, izbira katere koli izmed predstavljenih možnosti nima učinka in je popolnoma nepomembna v smislu te presoje učinka za druge letalske subjekte, kot so projektivne in proizvodne organizacije, organizacije za vzdrževanje ali ustanove za usposabljanje.

2.8.2.5 Povzetek prizadetih subjektov

Če povzamemo, na podlagi informacij iz pododstavkov od 2.8.2.1 do 2.8.2.4 zgoraj je število zadevnih subjektov ocenjeno v preglednici 32 spodaj:

MOŽNOST		Ocenjeno število			
Id.	Opis	Organi	Izvajalci upravljanja pretoka zračnega prometa	Druge letalske zainteresirane strani	
				Vključene v operacije	Tehnično področje in usposabljanje
3A	Upravljanje pretoka zračnega prometa je regulativne narave.	30 + Agencija	28 + Centralna enota za upravljanje pretoka zračnega prometa (CFMU)	0	0
3B	Upravljanje pretoka zračnega prometa je operativne narave.				
3C	Centralna enota za upravljanje pretoka zračnega prometa (CFMU) je regulativne narave; delovno mesto za vodenje pretoka zračnega prometa (FMP) je operativne narave.				

Preglednica 32: Število subjektov, na katere vpliva upravljanje pretoka zračnega prometa

2.8.3 Varnostni učinek

Status upravljanja pretoka zračnega prometa v uredbah enotnega evropskega neba ni popolnoma jasen. V skladu s členom 2(9) okvirne uredbe (ES) št. 549/2004 se upravljanje pretoka zračnega prometa šteje za funkcijo in ne za službo. To je lahko pravilno, vendar pravna razlika med takima dvema dispozicijama in posledično sistem nadzora nista opredeljena nikjer v pravnih besedilih, nobena od njiju (tj. „funkcija“ ali „služba“) pa sama po sebi ne pojasnjuje, ali je upravljanje pretoka zračnega prometa regulativne ali operativne narave. Kakor koli, člen 2(4) okvirne uredbe vključuje opredelitev navigacijskih služb zračnega prometa, na podlagi česar je očitno, da upravljanje pretoka zračnega prometa ne spada mednje. Ker je ta opredelitev obširna, to pomeni, da se v sedanji različici enotnega evropskega neba upravljanje pretoka zračnega prometa ne šteje za storitev.

Upravljanje pretoka zračnega prometa je zato izvzeto iz obveznosti certificiranja izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, vzpostavljenega (samo) s členom 7(1) Uredbe enotnega evropskega prostora o izvajanju služb (ES) št. 550/2004. Kljub temu je na ravni izvedbenih pravil enotnega evropskega neba⁵⁷ nacionalnim nadzornim organom dodeljena tudi naloga izvajanja nadzora nad upravljanjem pretoka zračnega prometa (in

⁵⁷ Člen 3.1 Uredbe Komisije (ES) št. 1315/2007 z dne 8. novembra 2007 o varnostnem nadzoru pri upravljanju zračnega prometa in spremembi Uredbe (ES) št. 2096/2005 (UL L 291, 9.11.2007, str. 16).

upravljanjem zračnega prostora), ki se zagotavlja na območjih njihove pristojnosti. Tako je vzpostavljena odgovornost nadzora nad upravljanjem pretoka zračnega prometa, ne da bi bila pri tem opredeljena jasna pravna podlaga v zvezi s tem, kako dokazati njegovo skladnost z varnostnimi zahtevami ali drugimi veljavnimi specifikacijami.

Splošno dogovorjeno je, da se do zdaj niso pojavila nobena bistvena ali nujna varnostna vprašanja v zvezi z dejavnostmi upravljanja pretoka zračnega prometa. Iz sedanjega stanja pa je razvidno, da:

- ni zadostne jasnosti, na podlagi katere bi se izvajal nadzor na področju upravljanja pretoka zračnega prometa;
- lahko vloga upravljanja pretoka zračnega prometa vpliva na gospodarske interese uporabnikov zračnega prostora (npr. zamude ali spremembe zračnih poti) in gospodarske interese izvajalcev služb zračnega prometa (zagotavljanje zmogljivosti ob določenem času); pustiti to vlogo na „sivem območju“ zato ne more biti optimalna rešitev;
- se pričakuje, da bo v prihodnosti vloga službe upravljanja pretoka zračnega prometa po možnosti pokrivala tudi zrakoplove med letom (npr. njihovo preusmeritev ali uvedbo omejitev hitrosti/časa), kar spet zahteva, naj gospodarski pritiski ne vplivajo pristransko na interes varnosti;
- v izjemnih razmerah se lahko zgodi, da mora služba upravljanja pretoka zračnega prometa spremeniti smer zrakoplova med letom (kot se je že zgodilo 9. septembra 2001, ko so bile Združene države Amerike nenadoma prisiljene zapreti svoj zračni prostor, medtem ko so številni zrakoplovi zapuščali evropsko celino in bili namenjeni v ZDA), kar bi lahko vplivalo tudi na gospodarski interes upravljavcev letališč (tj. veliko število zrakoplovov, zaustavljenih na letališki ploščadi).

Na podlagi zgoraj navedenega se sklepa, da je sedanje urejanje varnosti upravljanja pretoka zračnega prometa manj kot optimalno. Splošno gledano, možnost 3A v prihodnosti ne bi omogočala jasnega ločevanja vlog nadzorovanih subjektov in organov, ki izvajajo nadzor na lokalni ali regionalni ravni. Možnost 3B bi lahko bila nagnjena k sklepanju kompromisov med gospodarskimi pritiski in varnostnimi potrebami na centralni ravni. V primeru možnosti 3C je mogoče domnevati, da bo lokalno (ali regionalno) funkcijo pokrival certifikacijski postopek, ki se uporablja za izvajalce služb zračnega prometa, vključena pa bo na področje uporabe certifikata kot vse druge pomembne naloge zadevnega nadzorovanega subjekta. Zgornji premisleki so povzeti v smislu numeričnih koeficientov v preglednici 33 spodaj:

Posebni cilji/kazalniki rezultatov	Možnosti		
	3A	3B	3C
Narava in ureditev upravljanja pretoka zračnega prometa	Regulativna narava	Operativna narava	Centralna enota za upravljanje pretoka zračnega prometa (CFMU) je regulativne narave; delovna mesta za vodenje pretoka zračnega prometa (FMP) so operativne narave
Urejanje varnosti je jasno ločeno od drugih oblik urejanja.	Ni pomembno za upravljanje pretoka zračnega prometa.		
Uporaba postopka sprejemanja predpisov agencije EASA.	Ni pomembna za upravljanje pretoka zračnega prometa.		
Inšpekcijski pregledi standardiziranja za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa.	2	0	2
Upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa v varnostnem okviru agencije EASA.	Ni pomembno za upravljanje pretoka zračnega prometa.		
Horizontalni predpisi za sisteme upravljanja.	Niso pomembni za upravljanje pretoka zračnega prometa.		
Jasno ločevanje vlog med organi in izvajalci služb.	3	-3	2
Certificiranje izvajalcev v štirih ali več državah.	Ni pomembno v tem odstavku.		
Poenostavitev (vendar enotni predpisi) za letališke informacijske službe o letih in upravljanje letališke ploščadi.	Ni pomembna za upravljanje pretoka zračnega prometa.		
Presoja učinkov za vsak predlagan predpis.	Ni pomembna za upravljanje pretoka zračnega prometa.		
Povezava z drugimi oblikami urejanja.	Ni pomembna za upravljanje pretoka zračnega prometa.		
Sporazumi med organi za gospodarno uporabo virov.	Dodatno obravnavani v odstavku 2.11.		
Skladen postopek za nadzor nad vsemi funkcijami območnih centrov kontrole zračnega prometa.	-1	3	3
SKUPAJ	4	0	7
POVPREČNO ŠTEVILO DOSEŽENIH TOČK (□/3 količinsko opredeljeni parametri)	1,33	0	2,33
TEHTANO POVPREČJE (vsota točk x 3 za varnost)	4	0	7

Preglednica 33: Varnostni učinek možnosti za upravljanje pretoka zračnega prometa

2.8.4 Gospodarski učinek

V primeru možnosti 3A (upravljanje pretoka zračnega prometa je regulativne narave):

- bi Agencija izvajala inšpekcijske preglede standardiziranja nacionalnih nadzornih organov brez dodatnega bremena v primerjavi s tistim, ocenjenim v odstavku 2.6.4.1;
- bi Agencija na podlagi člena 54(4) osnovne uredbe, in če ji to naloži Evropska komisija, lahko izvajala inšpekcijske preglede Centralne enote za upravljanje pretoka zračnega prometa. Ocenjuje se, da bi bilo za to v povprečju potrebnih 126 delovnih ur na leto, kar ustreza 0,1 EPDČ (15 000 EUR); čeprav se ta možnost morda ne bo uresničila, se obravnava v tej presoji učinkov predpisov, saj bi lahko vključevala dodatne stroške;
- se za Centralno enoto za upravljanje pretoka zračnega prometa, za katero se že uporablja nadzor na podlagi izvedbene uredbe enotnega evropskega neba (ES) št. 1315/2007, ne bo nič spremenilo z vidika potrebnega napora za sprejemanje revizij;
- bi se enako načelo uporabljalo za izvajalce služb zračnega prometa, ki upravljajo delovna mesta za vodenje pretoka zračnega prometa.

V primeru možnosti 3B (upravljanje pretoka zračnega prometa je operativne narave):

- bi Agencija izvajala inšpekcijske preglede standardiziranja nacionalnih nadzornih organov brez dodatnega bremena v primerjavi s tistim, ocenjenim v odstavku 2.6.4.1;
- zlasti ker je Centralna enota za upravljanje pretoka zračnega prometa, za katero se že uporabljata certificiranje in nadzor, ki ju izvaja pristojni organ, Agenciji ne bi bilo treba vložiti nobenega dodatnega napora v take inšpekcijske preglede;
- pristojni nacionalni nadzorni organi bi ne samo še naprej izvajali nadzor kot zdaj na podlagi Uredbe (ES) št. 1315/2007, temveč bi se tudi dogovarjali o podlagi certificiranja in izdajali ustrezne certifikate; dogovarjanje o podlagi certificiranja ni ponavljajoča se naloga, pri čemer se šteje, da se neznatni stroški izdaje certifikata po nadzoru/revizijah rahlo povišajo;
- bo treba razviti nove posebne predpise, saj bo centralni izvajalec upravljanja pretoka zračnega prometa kljub temu izvajal izvedbena pooblastila, prenesena na ravni EU; to bi lahko stalo približno 5 EPDČ (približno 750 000 EUR);
- enako kot zgoraj se za Centralno enoto za upravljanje pretoka zračnega prometa ne bo nič spremenilo z vidika potrebnega napora za sprejemanje revizij;
- bi se – znova – enako načelo uporabljalo za izvajalce služb zračnega prometa, ki upravljajo delovna mesta za vodenje pretoka zračnega prometa.

Nazadnje, z gospodarskega vidika bi imela možnost 3C enak učinek kot možnost 3A.

Poleg denarnega vidika je treba vsaj v kvalitativnem smislu upoštevati tudi pravne negotovosti, povezane z namenskimi pravnimi pooblastili za izvajanje nadzora nad vladno funkcijo (tj. Centralno enoto za upravljanje pretoka zračnega prometa).

Če povzamemo, **dodatne stroške**, ki izhajajo iz treh obravnavanih možnosti, je mogoče oceniti, kot je predstavljeno v spodnji preglednici 34:

Ocenjeni stroški za upravljanje pretoka zračnega prometa	Tisoč EUR na leto		
	3A	3B	3C
	Regulativna narava	Operativna narava	Centralna enota za upravljanje pretoka zračnega prometa (CFMU) je regulativne narave; delovna mesta za vodenje pretoka zračnega prometa (FMP) so operativne narave
EASA	15	750	15
Nacionalni organi	0	0	0
Centralna enota za upravljanje pretoka zračnega prometa	0	0	0
Izvajalci služb zračnega prometa, ki upravljajo delovna mesta za vodenje pretoka zračnega prometa	0	0	0
SKUPAJ	15	750	15

Preglednica 34: Predvideni stroški za nadzor nad upravljanjem pretoka zračnega prometa

Zgornje kvantitativne ocene in kvalitativne ugotovitve v zvezi z gospodarskim učinkom je nato mogoče izraziti s točkami, kot je predstavljeno v naslednji preglednici 35:

Posebni cilji/kazalniki rezultatov	Možnosti		
	3A	3B	3C
Narava in ureditev upravljanja pretoka zračnega prometa	Regulativna narava	Operativna narava	Centralna enota za upravljanje pretoka zračnega prometa (CFMU) je regulativne narave; delovna mesta za vodenje pretoka zračnega prometa (FMP) so operativne narave
Urejanje varnosti je jasno ločeno od drugih oblik urejanja.	Ni pomembno za gospodarski učinek upravljanja pretoka zračnega prometa.		
Uporaba postopka sprejemanja predpisov agencije EASA (za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa)	Ni pomembna za gospodarski učinek upravljanja pretoka zračnega prometa.		
Inšpekcijski pregledi standardiziranja za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa	-1	1	-1
Upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa v okviru urejanja varnosti agencije EASA	Ni pomembno za gospodarski učinek upravljanja pretoka zračnega prometa.		
Horizontalni predpisi za sisteme upravljanja.	Niso pomembni za gospodarski učinek upravljanja pretoka zračnega prometa.		
Jasno ločevanje vlog med organi in izvajalci služb.	Ni pomembno za gospodarski učinek upravljanja pretoka zračnega prometa.		
Podlaga za certificiranje izvajalcev v štirih ali več državah.	2	-3	2
Poenostavitev (vendar enotni predpisi) za letališke informacijske službe o letih in upravljanje letališke ploščadi.	Ni pomembna za gospodarski učinek upravljanja pretoka zračnega prometa.		
Presoja učinkov za vsak predlagan predpis.	Ni pomembna za gospodarski učinek upravljanja pretoka zračnega prometa.		
Povezava z drugimi oblikami urejanja.	Ni pomembna za gospodarski učinek upravljanja pretoka zračnega prometa.		
Sporazumi med organi za gospodarno uporabo virov.	Obravnavani v odstavku 2.11.		
Skladen postopek za nadzor nad vsemi funkcijami območnih centrov kontrole zračnega prometa.	-2	3	3
SKUPAJ	-1	1	4
POVPREČNO ŠTEVILO DOSEŽENIH TOČK (□/3 količinsko opredeljeni parametri)	-0,67	0,33	1,33
TEHTANE DOSEŽENE TOČKE (vsota točk x 2 za gospodarstvo)	-1,34	0,66	2,66

Preglednica 35: Točkovanje gospodarskega učinka za upravljanje pretoka zračnega prometa

2.8.5 Okoljski učinek

Vse tri predstavljene možnosti bi imele nevtralen učinek z okoljskega vidika, saj se nanašajo samo na organizacijo nekaterih upravljaljskih in nadzornih postopkov.

2.8.6 Družbeni učinek

Števila EPDČ iz odstavka 2.8.4 so tako zmanjšana, da je mogoče skleniti, da bi imela katera koli od treh možnosti neznamenit učinek z družbenega vidika.

Enako, družbeni učinek bi bil zanemarljiv v kvalitativnem smislu, saj je osebje Centralne enote za upravljanje pretoka zračnega prometa in delovnih mest za vodenje pretoka zračnega prometa visoko usposobljeno in predstavljene možnosti na to ne bi vplivale.

2.8.7 Učinek na druge zahteve Skupnosti zunaj sedanjega obsega agencije EASA

Noben poseben učinek na drugo zakonodajo Skupnosti ni bil opredeljen v zvezi z možnostma 3A ali 3C, ki bi zato morali dobiti največje število točk (tj. v tem primeru +3). Nasprotno pa je možnost 3B, ki nekaterim gospodarskim akterjem podeljuje pristojnosti, ki bi lahko druge oškodovale, lahko zelo sporna z vidika notranjega trga ter ločevanja vlog med regulativnimi in gospodarskimi funkcijami. Njej dodeljeno število točk se zato šteje za negativno (-3).

2.8.8 Analiza po več merilih in priporočena možnost

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

Ponderirano točkovanje možnosti za upravljanje pretoka zračnega prometa		3A	3B	3C
Ocena učinka	Ponder	Regulativna narava	Operativna narava	Centralna enota za upravljanje pretoka zračnega prometa (CFMU) je regulativne narave; delovna mesta za vodenje pretoka zračnega prometa (FMF) so operativne narave
Varnostna	3	4	0	7
Gospodarska	2	-1,34	0,66	2,66
Okoljska	3	0	0	0
Družbena	2	0	0	0
Na druge uredbe EU	1	3	-3	3
PONDERIRANA VSOTA		5,66	-2,34	12,66

Preglednica 36: Analiza po več merilih za upravljanje pretoka zračnega prometa

Iz te analize je razvidno, da se zdi, da ima možnost 3B splošno negativen učinek, zlasti v zvezi z možnim izkrivljanjem notranjega trga, in ne bi privedla do nobenih bistvenih varnostnih koristi. Nasprotno pa sta možnosti 3A in 3C dosegli pozitivno število točk, pri čemer ima druga možnost dvakrat boljši rezultat od prve.

Možnost 3C ima predvsem največji pozitiven varnostni učinek, najnižje stroške in nesporno skladnost z načeli in pravili za pošteno konkurenco na notranjem trgu.

Zato je Agencija v svoje mnenje tako vključila možnost 3C (tj. centralno upravljanje pretoka zračnega prostora regulativne narave in lokalno/regionalno upravljanje pretoka zračnega prostora operativne narave).

2.9 Upravljanje zračnega prostora

2.9.1 Nadomestne možnosti

Po mnenju Agencije upravljanje zračnega prostora vključuje:

- strateško fazo, ki je predvsem povezana z oblikovanjem omejitev pristojnosti različnih subjektov služb zračnega prometa v okviru letalskega informativnega območja/informacijskih področij zgornjega zračnega prostora, kot je bilo dogovorjeno s svetom ICAO (pretežno politična odločitev), in oblikovanjem njenih posebnih struktur zračnega prostora (npr. začasno ločena območja za vojaške vaje itd.);
- predtaktično fazo, praviloma 24 ur pred operacijami, v kateri se načrtuje uporaba začasno ločenih območij in drugih delov zračnega prostora v tesnem sodelovanju civilnih in vojaških uporabnikov zračnega prostora na podlagi koncepta prilagodljive uporabe zračnega prostora⁵⁸;
- taktično fazo za aktivacijo/deaktivacijo posebnih struktur zračnega prostora (npr. pogojnih zračnih poti) med dnevom operacij, praviloma spet v tesnem sodelovanju civilnih in vojaških uporabnikov zračnega prostora.

V zvezi z urejanjem varnosti upravljanja zračnega prostora so bile odstavku 2.5.2 zgoraj opredeljene naslednje nadomestne možnosti:

- 3D: upravljanje zračnega prostora je regulativne/vladne narave;
- 3E: upravljanje zračnega prostora je storitvene/operativne narave in je kot tako regulirana dejavnost;
- 3F: upravljanje zračnega prostora je regulativne narave na ravni EU in operativne narave na lokalni ravni.

2.9.2 Ciljna skupina in število zadevnih subjektov

Zato je v skladu s smernicami iz odstavka 2.8.2 mogoče predpostavljati, da lahko vsaka izmed možnosti vpliva na:

- 30 uprav za civilno letalstvo in Agencijo;
- 30 vojaških letalskih uprav;
- največ 30 skupnih vojaško-civilnih celic za upravljanje zračnega prostora (JAMC), če so jih države ustanovile na podlagi člena 5.1 Uredbe Komisije (ES) št. 2150/2005.

Način za zagotavljanje urejanja varnosti upravljanja zračnega prostora ne bi vplival na nobene druge zainteresirane strani. Če povzamemo, število subjektov, ki jih lahko prizadene vsaka izmed možnosti, je predstavljeno v preglednici 37 spodaj:

MOŽNOST		Ocenjeno število			
Id.	Opis	Vojaške letalske uprave	Civilne uprave	Skupne vojaško-civilne celice	Druge letalske zainteresirane strani
3D	Upravljanje zračnega prostora je regulativne narave.	30	30 + Agencija	30	0
3E	Upravljanje zračnega prostora je operativne narave.				
3F	Upravljanje zračnega prostora je regulativne narave na ravni EU in operativne narave na lokalni ravni.				

Preglednica 37: Število subjektov, na katere vpliva upravljanje zračnega prostora

⁵⁸ Uredba Komisije (ES) št. 2150/2005 z dne 23. decembra 2005 o določitvi skupnih pravil za prilagodljivo uporabo zračnega prostora (UL L 342, 24.12.2005, str. 20).

2.9.3 Varnostni učinek

V skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 2150/2005 se upravljanje zračnega prostora danes šteje za regulativno/vladno dejavnost⁵⁹ implicitno na ravni EU in nacionalni ravni. Zato se možnost 3D danes že izvaja na podlagi izvedbenih pravil enotnega evropskega neba, čeprav bi lahko njena pravna podlaga postala še jasnejša prek osnovne uredbe. To stanje ni pripeljalo do nobenih posebnih in opredeljenih varnostnih vprašanj. Če bi Skupnost pri sprejemanju drugega paketa enotnega evropskega neba vzpostavila nekatere centralizirane funkcije upravljanja zračnega prostora pod pristojnostjo Evropskega komisije, to ne bi spremenilo vladne narave te dejavnosti. **Možne koristi možnosti 3D bi tako vključevale samo večjo pravno jasnost**, kar bi se lahko posredno štelo za prispevek k varnosti letalstva.

Po drugi strani pa bi **možnost 3F**, ki razlikuje med dejavnostmi na ravni EU in nacionalni ravni, razdrobila kontinuiteto med strateškimi, predtaktičnimi in taktičnimi fazami upravljanja zračnega prostora. Poleg tega bi povzročila **težavo v zvezi z reguliranjem vojaškega osebja, ki sodeluje v skupnih vojaško-civilnih celicah za upravljanje zračnega prostora**, ali vzpostavitvijo dveh različnih ureditev za pristojnosti civilnega in vojaškega osebja.

Enake težave na lokalni ravni bi izhajale iz **možnosti 3E**, ki bi poleg tega na ravni EU **morda vplivala tudi na posebne pravice Evropske komisije, kot je določeno v zakonodaji o enotnem evropskem nebu**.

Zgornji premisleki nato pripeljejo do točkovanja v naslednji preglednici 38:

Posebni cilji/kazalniki rezultatov	Možnosti		
	3D	3E	3F
Narava in ureditev upravljanja zračnega prostora	Regulativna narava	Operativna narava	Regulativna narava na ravni EU in operativna narava na lokalni ravni
Urejanje varnosti je jasno ločeno od drugih oblik urejanja.	3	-2	-2
Uporaba postopka sprejemanja predpisov agencije EASA (za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa).	Ni pomembna za upravljanje zračnega prostora.		
Inšpekcijski pregledi standardiziranja za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa.	Niso pomembni za upravljanje zračnega prostora.		
Upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa v okviru urejanja varnosti agencije EASA	3	-2	-3
Horizontalni predpisi za sisteme upravljanja.	Niso pomembni za upravljanje zračnega prostora.		
Jasno ločevanje vlog med organi in izvajalci služb.	2	-1	-2
Podlaga za certificiranje izvajalcev v štirih ali več državah.	Ni pomembna za upravljanje zračnega prostora.		
Poenostavitev (vendar enotni predpisi) za letališke informacijske službe o letih in upravljanje letališke ploščadi.	Ni pomembna za upravljanje zračnega prostora.		
Presoja učinkov za vsak predlagan predpis.	Ni pomembna za upravljanje zračnega prostora.		
Povezava z drugimi oblikami urejanja.	2	-1	-1
Sporazumi med organi za gospodarno uporabo virov.	Niso pomembni za upravljanje zračnega prostora.		
Skladen postopek za nadzor nad vsemi funkcijami območnih centrov kontrole zračnega prometa.	Ni pomemben za upravljanje zračnega prostora.		
SKUPAJ	10	-6	-8
POVPREČNO ŠTEVILO DOSEŽENIH TOČK (□/4 količinsko opredeljeni parametri)	2,5	-1,5	-2
TEHTANO POVPREČJE (vsota točk x 3 za varnost)	7,5	-4,5	-6

Preglednica 38: Varnostni učinek za upravljanje zračnega prostora

⁵⁹ Dejansko ta uredba državam članicam nalaga, naj opravljajo strateške (člen 4), predtaktične (člen 5) ali taktične (člen 6) naloge.

2.9.4 Gospodarski učinek

V primeru možnosti 3D bi Agencija zagotavljala varnost na ravni EU z inšpekcijskimi pregledi standardiziranja brez dodatnih stroškov poleg tistih, ki so bili že ocenjeni v odstavku 2.6.4.1.

V primeru nacionalnih uprav (civilnih in vojaških) ne bi bilo nobenih sprememb v zvezi s sedanjimi praksami, zato niso predvideni nobeni dodatni stroški. Enako velja za skupne vojaško-civilne celice za upravljanje zračnega prostora.

V primeru možnosti 3E in 3F bi morala Agencija zaradi posebne narave upravljanja zračnega prostora (nekateri dejavnosti bodo morale ostati v vladni pristojnosti, medtem ko bodo skupne vojaško-civilne celice za upravljanje zračnega prostora še naprej vključevale vojaško osebje) vložiti nekaj naporov v posebne dejavnosti sprejemanja predpisov, pri čemer se ocenjuje, da napor znaša približno 1 EPDČ, kar ustreza 150 000 EUR na leto.

Nacionalne uprave za (civilno) letalstvo bi morale certificirati in nadzorovati dejavnosti upravljanja zračnega prostora (ki bi postale regulirane storitve) na lokalni ravni v primeru možnosti 3E in 3F. Ker pa se te storitve pretežno zagotavljajo v prostorih območnih centrov kontrole zračnega prometa, se ocenjuje, da je potrebnega manj dodatnega napora. Zato se ocenjuje, da bi za certificiranje in nadzor vsak nacionalni nadzorni organ lahko porabil približno 0,25 EPDČ. Skupno bi to pomenilo: 30 organov x 0,25 EPDČ = 7,5 EPDČ, ki bi ob stroških v višini 138 600 EUR na EPDČ pomenili dodatne stroške približno 1 040 000 EUR na leto.

Če bi certificiranje in nadzor pokrivala tudi raven EU, se ocenjuje, da bi to vključevalo 1 EPDČ več, kar ustreza 138 600 EUR na leto. To bi skupaj znašalo 1 040 000 + 138 600 = 1 178 600 EUR na leto.

Dodatni napor za vojaške organe se šteje za zanemarljiv v obeh možnostih 3E in 3F.

In obratno, domneva se, da bi morala vsaka skupna vojaško-civilna celica za upravljanje zračnega prostora za izpolnjevanje novih zahtev vložiti napor v obsegu najmanj 0,25 EPDČ. Za skupaj 30 skupnih vojaško-civilnih celic za upravljanje zračnega prostora bi to pomenilo 0,25 x 30 = 7,5 EPDČ in tako dodatne stroške (pomnoženo s 138 600 EUR na leto) v višini 1 040 000 EUR na leto.

Vse zgornje ocene so povzete v preglednici 39 spodaj:

Ocenjeni stroški za upravljanje zračnega prostora	Tisoč EUR na leto		
	3D	3E	3F
	Regulativna narava	Operativna narava	Regulativna narava na ravni EU in operativna narava na lokalni ravni
EASA	0	150	150
Nacionalne (civilne) uprave	0	1 178,6	1 040
Nacionalne (vojaške) uprave	0	0	0
Skupne vojaško-civilne celice za upravljanje zračnega prostora	0	1 040	1 040
SKUPAJ	0	2 368,6	2 230

Preglednica 39: Povzetek gospodarskega učinka za upravljanje zračnega prostora

Zgornje ocene je nato mogoče prevesti v točkovanje, predstavljeno v preglednici 40 spodaj:

Posebni cilji/kazalniki rezultatov	Možnosti		
	3D	3E	3F
Narava in ureditev upravljanja zračnega prostora	Regulativna narava	Operativna narava	Regulativna narava na ravni EU in operativna narava na lokalni ravni
Urejanje varnosti je jasno ločeno od drugih oblik urejanja.	Ni pomembno za gospodarski učinek upravljanja zračnega prostora.		
Uporaba postopka sprejemanja predpisov agencije EASA (za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa).	Ni pomembna za gospodarski učinek upravljanja zračnega prostora.		
Inšpekcijski pregledi standardiziranja za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa.	Niso pomembni za gospodarski učinek upravljanja zračnega prostora.		
Upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa v okviru urejanja varnosti agencije EASA.	0	-3	-2
Horizontalni predpisi za sisteme upravljanja.	Niso pomembni za gospodarski učinek upravljanja zračnega prostora.		
Jasno ločevanje vlog med organi in izvajalci služb.	2	2	-2
Podlaga za certificiranje izvajalcev v štirih ali več državah.	2	-2	-2
Poenostavitev (vendar enotni predpisi) za letališke informacijske službe o letih in upravljanje ploščadi.	Ni pomembna za gospodarski učinek upravljanja zračnega prostora.		
Presoja učinkov za vsak predlagan predpis.	Ni pomembna za gospodarski učinek upravljanja zračnega prostora.		
Povezava z drugimi oblikami urejanja.	Ni pomembna za gospodarski učinek upravljanja zračnega prostora.		
Sporazumi med organi za gospodarno uporabo virov.	2	-3	-2
Skladen postopek za nadzor nad vsemi funkcijami območnih centrov kontrole zračnega prometa.	Ni pomemben za gospodarski učinek upravljanja zračnega prostora.		
SKUPAJ	6	-6	-8
POVPREČNO ŠTEVILO DOSEŽENIH TOČK (□/4 količinsko opredeljeni parametri)	1,5	-1,5	-2
TEHTANE DOSEŽENE TOČKE (vsota točk x 2 za gospodarstvo)	3	-3	-4

Preglednica 40: Točkovanje gospodarskega učinka za upravljanje zračnega prostora

2.9.5 Okoljski učinek

Vsaka izmed obravnavanih možnosti se z vidika okoljskega učinka ocenjuje za nevtralno.

2.9.6 Družbeni učinek

Števila EPDČ, ocenjena v odstavku 2.9.4, so zelo majhna. Poleg tega se ne pričakuje, da bodo člani osebja prisiljeni zamenjati delovno mesto ali pridobiti nove spretnosti. Vsaka izmed treh možnosti je zato nevtralna z družbenega vidika.

2.9.7 Učinek na druge zahteve Skupnosti zunaj sedanjega obsega agencije EASA

Možnost 3D je popolnoma skladna z Uredbo o enotnem evropskem nebu (ES) št. 551/2004 in njenimi izvedbenimi pravili (že navedeno uredbo Komisije (ES) št. 2150/2005). Poleg tega jo je mogoče obravnavati kot skladno z načelom zračnega

prostora pod nacionalno suverenostjo. Zato ji je treba dodeliti največje število točk (tj. 3) v smislu učinka na druge pravne akte zunaj sedanjih pristojnosti agencije EASA.

Nasprotno je treba možnostma 3F in 3E, ki vplivata ne samo na izvedbena pravila, ampak tudi na vprašanja večjega pomena, dati najnižje možno število točk (tj. -3).

2.9.8 Analiza po več merilih in priporočena možnost

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

Ponderirano točkovanje možnosti upravljanja zračnega prostora		3D	3E	3F
		Regulativna narava	Operativna narava	Regulativna narava na ravni EU in operativna narava na lokalni ravni
Ocena učinka	Ponder			
Varnostna	3	7,5	-4,5	-6
Gospodarska	2	3	-3	-4
Okoljska	3	0	0	0
Družbena	2	0	0	0
Na druge uredbe EU	1	3	-3	-3
PONDERIRANA VSOTA		13,5	-10,5	-13

Preglednica 41: Analiza po več merilih za upravljanje zračnega prostora

Iz te analize je razvidno, da ima samo možnost 3D splošno pozitiven učinek.

Zlasti možnost 3D je dosegla boljši rezultat od preostalih dveh možnosti z varnostnega in gospodarskega vidika (brez dodatnih stroškov), pri čemer bo tudi skladna z veljavno zakonodajo zunaj pristojnosti agencije EASA.

To je razlog, zakaj je Agencija vključila tako možnost 3D v svoje mnenje (tj. upravljanje zračnega prostora je regulativne/vladne narave na ravni EU in nacionalni ravni). Vendar se lahko države odločijo, da lokalno funkcijo upravljanja zračnega prostora prenesejo na certificiranega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa, in določijo, da pristojni organ izvaja varnostni nadzor nad to funkcijo.

2.10 Mala in srednja podjetja

2.10.1 Nadomestne možnosti

Na področjih upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa mala in srednja podjetja obstajajo na primer kot ponudniki radionavigacijskih signalov, ki jih oddajajo razmeroma poceni in preprosti radijski oddajniki, ali upravljavci letališč, ki sami zagotavljajo storitve stolpa (letališke kontrole) na eni lokaciji, letaliških informacijskih služb o letih ali storitev upravljanja letališke ploščadi. Agencija je zato zainteresirane strani pozvala k predložitvi stališč o teh zadevah v vprašanju št. 6 v dokumentu NPA 2007-16.

V tej presoji učinkov predpisov so bile v odstavku 2.5.2 zgoraj opredeljene naslednje nadomestne možnosti za mala in srednja podjetja:

- 6A: omogočiti nacionalne različice/odstopanja za mala in srednja podjetja;
- 6B: vzpostaviti sorazmerna skupna pravila za mala in srednja podjetja, vključno s „samoizjavo“;
- 6C: sorazmerni skupni predpisi za mala in srednja podjetja, vključno s certificiranjem.

2.10.2 Ciljna skupina in število zadevnih subjektov

Kot je ocenjeno v odstavku 2.6.2.1, znaša število organov, ki jih vključuje katera koli izmed treh možnost, 30. Agencija bo vključena (za sprejemanje predpisov) samo v primeru možnosti 6B ali 6C.

Poleg tega je bilo v odstavku 2.6.2.3 ocenjeno, da je danes v zagotavljanje storitev upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa vključenih približno 150 upravljavcev letališč (ki se štejejo za mala in srednja podjetja na področju upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa). Če bi razširitev osnovne uredbe ustvarila ugodne razmere, bi se lahko to število povečalo za 10 %. Zato se ocenjuje, da možnost 6A (tj. sedanje stanje) vključuje 150 malih in srednjih podjetij, možnosti 6B ali 6C pa bi bili lahko zanimivi za 165 teh podjetij (tj. 150 + 10 %).

Podobno zdaj obstajajo tri projektivne in/ali proizvodne organizacije, kot je ocenjeno v odstavku 2.6.2.4, ki prav tako zagotavljajo storitve upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa, pri čemer se na teh področjih štejejo za mala in srednja podjetja. To število tri velja za možnost 6A, medtem ko bi se lahko v primeru možnosti 6B in 6C povečalo na šest.

Navedene številke so povzete v preglednici 42 spodaj:

MOŽNOST		Ocenjeno število		
Id.	Opis	Civilne uprave	Mala in srednja podjetja	
			Upravljalci letališč	Tehnične organizacije
6A	Nacionalne različice za mala in srednja podjetja	30	150	3
6B	Sorazmerni skupni predpisi ter samoizjava za mala in srednja podjetja	30 + Agencija	165	6
6C	Sorazmerni skupni predpisi ter certificiranje za mala in srednja podjetja		165	6

Preglednica 42: Število prizadetih subjektov v zvezi z malimi in srednjimi podjetji

2.10.3 Varnostni učinek

V skladu s členom 4 „skupnih zahtev“ (tj. Uredbe Komisije (ES) št. 2096/2005) se lahko mala in srednja podjetja, ki so vključena v upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa, odločijo in zaprosijo za odstopanja od navedenih zahtev. Nekateri izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa se lahko odločijo, da ne bodo izkoristili možnosti zagotavljanja čezmejnih storitev in se lahko odrečejo pravici do vzajemnega priznavanja, če so izpolnjeni nekateri pogoji. Če usklajenih meril ni, o teh odstopanjih za vsak primer posebej odločajo nacionalni nadzorni organi, kar lahko pripelje do neenotnosti. Poleg tega lahko nacionalni nadzorni organi odobrijo posebna odstopanja v zvezi z zahtevami za organizacije (npr. odgovornega vodilnega delavca, nosilce položajev in smernice poročanja), odgovornostjo in/ali zavarovanjem kot tudi glede usposabljanja in kvalifikacij članov osebja za letališke informacijske službe o letih.

Spomniti je treba, da je bil v odstavku 2.3.4. predstavljen seznam možnih prihodnjih varnostnih izzivov. Nekateri izmed teh izzivov veljajo tudi za mala in srednja podjetja, ki zagotavljajo storitve upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa na manjših letališčih, ki so odprta za javno uporabo, kot so:

- nadaljnji razvoj regionalnih letališč zaradi nasičenosti večjih letališč in drugih gospodarskih dejavnikov, kar bo povečalo kompleksnost prometa na srednji/nizki ravni;
- stalna rast splošnega letalstva in zlasti zelo lahkih reaktivnih letal, ki so operativno in ekonomsko sposobna zagotavljati zračne taksi storitve manjšim letališčem, kar prispeva k povečevanju kompleksnosti in gostote prometa na nizki ravni;
- začetek operativne uporabe instrumentalnih priletnih postopkov, ki temeljijo na skupni evropski geostacionarni navigacijski storitvi (EGNOS), kar bo okrepilo tudi možnost uporabe manjših letališč;
- instrumentalni postopki za helikopterje;
- operativna uporaba brezpilotnih zračnih sistemov, ki so naraščajoča in mogoče pomembna kategorija prihodnjih uporabnikov neločenega zračnega prostora.

Možnost 6A v bistvu pomeni ohranitev člena 4 „skupnih zahtev“, ki omogoča bistvene nacionalne različice za ceno zavrženega vzajemnega priznavanja. Možnosti 6B in 6C bosta nasprotno pripeljali do skupnih predpisov. Glavni način preverjanja njihovega izvajanja bo „samoizjava“ v primeru možnosti 6B in običajni postopek certificiranja izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa v primeru možnosti 6C.

Na podlagi zgoraj predstavljenih premislekov je mogoče varnostni učinek treh obravnavanih možnosti predstaviti v preglednici 43 spodaj:

Posebni cilji/kazalniki rezultatov	Možnosti		
	6A	6B	6C
Urejanje varnosti malih in srednjih podjetij na področju upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa	Nacionalne različice	Sorazmerni skupni predpisi in samoizjava	Sorazmerni skupni predpisi in certificiranje
Urejanje varnosti je jasno ločeno od drugih oblik urejanja.	Ni pomembno za mala in srednja podjetja.		
Uporaba postopka sprejemanja predpisov agencije EASA.	-3	3	3
Inšpekcijski pregledi standardiziranja za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa.	-1	1	1
Upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa v varnostnem okviru agencije EASA.	-1	2	2
Horizontalni predpisi za sisteme upravljanja.	Zunaj okvira tega odstavka.		
Ločevanje vlog organov/izvajalcev.	Ni pomembno za ta odstavek.		
Podlaga za certificiranje izvajalcev v štirih ali več državah.	Ni pomembna za mala in srednja podjetja.		
Poenostavitev (vendar enotni predpisi) za letališke informacijske službe o letih in upravljanje letališke ploščadi.	-3	3	1
Presoja učinkov za vsak predlagan predpis.	-1	3	3
Povezava z drugimi oblikami urejanja.	Ni pomembna za mala in srednja podjetja.		
Sporazumi med organi za gospodarno uporabo virov.	Niso pomembni za mala in srednja podjetja.		
Skladen postopek za nadzor nad vsemi funkcijami območnih centrov kontrole zračnega prometa.	Ni pomemben za ta odstavek.		
SKUPAJ	-9	12	10
POVPREČNO ŠTEVILO DOSEŽENIH TOČK (□/5 količinsko opredeljeni parametri)	-1,8	2,4	2
TEHTANO POVPREČJE (vsota točk x 3 za varnost)	-5,4	7,2	6

Preglednica 43: Varnostni učinek možnosti za mala in srednja podjetja

Iz preglednice 43 zgoraj je razvidno, da je z varnostnega vidika možnost 6A manj kot optimalna, medtem ko možnosti 6B in 6C primerljivo izpolnjujeta varnostne potrebe.

2.10.4 Gospodarski učinek

Ker možnost 6A izraža sedanje stanje, se domneva, da ne bo pomenila niti dodatnih stroškov niti prihrankov. Dodatni stroški za možnosti 6B in 6C se bodo zato ocenili glede na prejšnje stroške, ki se bodo uporabili kot izhodišče.

V primeru možnosti 6B in 6C zato za Agencijo ne bo nobenih dodatnih stroškov za certificiranje (v zvezi z malimi in srednjimi podjetji ni predvidena nobena vloga) ali standardiziranje (že ocenjeni v odstavku 2.6.4.1).

Za obe možnosti pa se nasprotno ocenjuje, da je treba 1 EPDČ posvetiti razvoju predpisov za mala in srednja podjetja, kar pomeni stroške v višini 150 000 EUR na leto.

Nacionalni nadzorni organi morajo danes odločati o odstopanju ločeno in za vsak primer posebej (tj. možnost 6A). V zvezi z možnostma 6B in 6C bodo nasprotno obstajali skupni predpisi, skupni sprejemljivi postopki usklajevanja in skupne smernice. Ker pa mala in srednja podjetja zahtevajo le malo napora nacionalnih nadzornih organov, se domneva, da bi jima možnosti 6B ali 6C lahko ponudili majhno korist (tj. samo 0,1 EPDČ) v smislu prihranjenega napora.

Ker je bilo ocenjeno, da je število prizadetih organov 30, bo skupni prihranjeni napor $30 \times 0,1 = 3$ EPDČ, kar ob upoštevanju stroškov v višini 138 600 EUR pomeni prihranek v višini $138\,600 \times 3 = 415\,800$ EUR na leto.

Ker za 150 upravljavcev letališč že veljajo določbe v zvezi z možnostjo 6A, v tem primeru zanje ne bo dodatnih ali znižanih stroškov.

V primeru možnosti 6B (skupna pravila in samoizjave) se ocenjuje, da bo vsako izmed 165 (tj. 150 plus 10 %) vključenih letališč moralo povprečno porabiti 0,2 EPDČ, da se seznanijo s predpisi. Ta napor pa bo uravnotežen z odpravo potrebe po pogajanjih glede odstopanj z organi. Z drugimi besedami, ta dva učinka je mogoče šteti za vzajemno uravnotežena, in ker je napor, ki ga zahteva „samoizjava“, neznaten, je v zvezi z njima možnost 6B mogoče šteti za stroškovno nevtralno.

Nasprotno se v primeru možnosti 6C zahteva dodatno breme, ocenjeno na 0,1 EPDČ, za certifikacijski postopek vsakega malega in srednjega podjetja. Zato $0,1 \times 165 = 16,5$ EPDČ skupaj $\times 138\,600$ EUR = 2 286 900 EUR na leto.

Podobno, stroške za šest tehničnih organizacij, na katere bi lahko vplivala možnost 6C, je mogoče oceniti za enake $0,1$ EPDČ $\times 6$ subjektov = $0,6$ EPDČ $\times 138\,600$ EUR = 83 000 EUR na leto.

Ocenjeni stroški za upravljanje zračnega prostora	Tisoč EUR na leto		
	6A	6B	6C
	Nacionalne različice	Sorazmerni skupni predpisi in samoizjava	Sorazmerni skupni predpisi in certificiranje
EASA	0	150	150
Nacionalni organi	0	-415,8	-415,8
Upravljavci letališč	0	0	2 286,9
Tehnične organizacije	0	0	83
SKUPAJ	0	-265,8	2 104,1

Preglednica 44: Denarni učinek za mala in srednja podjetja

Z lahkoto lahko sklenemo, da je možnost 6A stroškovno nevtralna, medtem ko bo poenostavitev sistema v primeru možnosti 6B pripeljala do neznatnega

gospodarskega prihranka. V nasprotju s tem bo možnost 6C mala in srednja podjetja stala približno 2 milijona EUR na leto.

Če povzamemo, nevtralen rezultat (tj. 0) lahko dodelimo možnosti 6A, rahlo pozitiven rezultat (tj. 1) možnosti 6B in nedvomno negativen rezultat (tj. -3) možnosti 6C. Te brezdimenzijske številke je treba pomnožiti s „ponderjem“ 2 v primeru gospodarskega učinka.

2.10.5 Okoljski učinek

Z okoljskega vidika se možnost 6A šteje za nevtralno, saj se z njo ne bo spremenilo sedanje stanje. V nasprotju s tem bi lahko možnosti 6B in 6C prek skupnih predpisov in vzajemnega priznavanja prispevali k povečani uporabi manjših letališč, kar bi zmanjšalo hrup in onesnaženost na bolj natrpanih območjih. V zvezi z njima je zato treba rahlo pozitiven okoljski učinek (tj. +1) pomnožiti s „ponderjem“ 3.

2.10.6 Družbeni učinek

Kot je ocenjeno v odstavku 2.10.4, je število vključenih EPDČ na subjekt zanemarljivo. Zato je treba vsako izmed treh možnosti z družbenega vidika obravnavati kot nevtralno.

2.10.7 Učinek na druge zahteve Skupnosti zunaj sedanjega obsega agencije EASA

Možnost 6A je v skladu z izvedbenimi pravili, opredeljenimi med komitologijo v okviru enotnega evropskega neba. Drugi dve možnosti bosta zahtevali pravočasno razveljavitev člena 4 „skupnih zahtev“.

Spomniti je treba, da je leta 1985 Svet začel izvajati „novi pristop“⁶⁰ za varnost proizvodov na enotnem trgu. Gonilna sila „novega pristopa“ je po eni strani varstvo državljanov, po drugi strani pa je njegov namen:

- zagotavljanje vzajemnega priznavanja;
- olajšanje vstopa malih in srednjih podjetij na trg;
- poenostavitev zahtev ob hkratnem zagotavljanju enovitosti;
- kadar je mogoče, dopuščati samoizjavo subjekta, ki ponuja proizvod.

V zvezi z zgoraj navedenim se zdi jasno, da:

- se možnost 6A popolnoma odmika od „novega pristopa“, zaradi česar mora biti njen rezultat negativen (tj. -2);
- nasprotno, možnost 6B v celoti upošteva načelo „novega pristopa“, vključno z možnostjo „samoizjave“ (rezultat +3);
- se tudi možnost 6C premika proti „novemu pristopu“, vendar pa uvaja certifikacijski postopek (rezultat +1).

⁶⁰ Resolucija Sveta z dne 7. maja 1985 o novem pristopu k tehničnemu usklajevanju in standardom (UL C 136, 4.6.1985, str. 1).

2.10.8 Analiza po več merilih in priporočena možnost

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

Ponderirano točkovanje možnosti za mala in srednja podjetja		6A	6B	6C
Ocena učinka	Ponder	Nacionalne različice	Sorazmerni skupni predpisi in samoizjava	Sorazmerni skupni predpisi in certificiranje
Varnostna	3	-5,4	7,2	6
Gospodarska	2	0	2	-6
Okoljska	3	0	3	3
Družbena	2	0	0	0
Učinek na drugo zakonodajo EU	1	-2	3	1
PONDERIRANA VSOTA		-7,4	15,2	4

Preglednica 45: Analiza po več merilih za mala in srednja podjetja

Iz zgoraj navedenega je razvidno, da ima možnost 6A splošno negativen učinek. Od preostalih dveh možnosti je možnost 6B dosegla približno štirikrat boljši rezultat od možnosti 6C.

Možnost 6B je zlasti dosegla boljši rezultat od možnosti 6C z gospodarskega vidika in z vidika povezave z drugo zakonodajo Skupnosti.

Zato je Agencija vključila možnost 6B (tj. skupni, vendar sorazmerni predpisi in možnost samocertificiranja za mala in srednja podjetja) v svoje mnenje.

2.11 Certificiranje vseevropskih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa

2.11.1 Nadomestne možnosti

V odstavku 2.5.2 so bile opredeljene naslednje nadomestne možnosti za certificiranje vseevropskih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa:

- 8A: „ne narediti nič“, kar pomeni, da nacionalni nadzorni organi nadzorujejo vse izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa;
- 8B: izvajalci, ki ponujajo storitve v več kot eni državi (tudi omejene čezmejne storitve), so pod nadzorom Agencije;
- 8C: „edini“ izvajalci, ki ponujajo storitve v štirih ali več državah, so pod nadzorom Agencije.

Možnost 8C zlasti:

- izključuje omejene čezmejne storitve, ki nikoli ne zajemajo štirih držav;
- izključuje zagotavljanje služb zračnega prometa v funkcionalnih blokih zračnega prostora, če so organizirane prek sodelovanja več nacionalnih izvajalcev službe zračnega prometa, ki ostajajo neodvisni subjekti, čeprav imajo skupni projekt;
- **vkjučuje** primer enega izvajalca služb zračnega prometa v funkcionalnem bloku zračnega prostora, ki pokriva vsaj štiri države: v tem primeru bo območni center kontrole zračnega prometa za zgornje **maastrichtsko** območje nadzorovala Agencija.

2.11.2 Ciljna skupina in število zadevnih subjektov

Na predelovalno ali vzdrževalno industrijo nikakor ne vpliva nobena od možnosti, saj ne zagotavljata storitev. Prav tako ne vplivajo niti na uporabnike zračnega prostora, saj zanje veljajo različne certifikacijske sheme.

Možnost 8A vpliva na vseh 30 nacionalnih nadzornih organov (vendar ne na Agencijo). Ne vpliva na izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, saj se zanje že uporablja certificiranje.

Možnosti 8B in 8C vplivata na vseh 30 nacionalnih nadzornih organov in Agencijo. Kar zadeva izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, lahko ti možnosti vplivata na:

- izvajalce satelitskih navigacijskih signalov, kot sta EGNOS ali Galileo;
- izvajalce služb komunikacijskih omrežij, fiksnih ali premičnih ali obojih;
- ponudnike nadzornih podatkov za dve državi ali več;
- ponudnike letalskih informacij (kot so skupinska podatkovna zbirka EAD ali možni prihodnji ponudnik SWIM) v dveh ali več državah;
- edine izvajalce služb zračnega prometa v dveh ali več državah.

Njihovo število se za možnost 8C ocenjuje na približno 10.

Možnost 8B vpliva na vse nacionalne izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, saj zagotavljajo čezmejne storitve v omejenem obsegu. V tem mnenju se zato njihovo število ocenjuje na $30 + 10 = 40$.

MOŽNOST		Ocenjeno število	
Id.	Opis	Organi	Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa
8A	Vse izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa nadzirajo nacionalni nadzorni organi.	30	0
8B	Izvajalci, ki ponujajo storitve v več kot eni državi (tudi čezmejne), so pod nadzorom agencije EASA.	30 + Agencija	40
8C	Samo izvajalci, ki zagotavljajo storitve štirim ali več državam, so pod nadzorom Agencije.		10

Preglednica 46: Prizadeti vseevropski izvajalci

2.11.3 Varnostni učinek

Večina prizadetih izvajalcev so kompleksne organizacije, ki zagotavljajo sofisticirane storitve z izkoriščanjem velikih in medsebojno povezanih tehničnih sistemov. Viri, ki so na razpolago za njihov nadzor, pa so razmeroma omejeni. Pridobljene izkušnje iz stalnih zapletenih certifikacijskih projektov (certificiranje območnega centra kontrole zračnega prometa Maastricht ali EGNOS) kažejo na potrebo po sodelovanju med pristojnimi organi, ne glede na to, kateri izmed njih bo na koncu podpisal certifikat. To velja tudi, če bi se zakonodajalec odločil Agenciji podeliti pravno odgovornost za certificiranje. Zadnja možnost bi nujno vključevala vire, ki so zdaj na voljo v nacionalnih nadzornih organih.

Zato se domneva, da bosta certificiranje teh kompleksnih izvajalcev in nadzor nad njimi skupen napor, vsaj dokler mora skupnost zakonodajalcev graditi regulativne postopke na področju, za katero je šele pred kratkim začelo veljati urejanje. Zato je treba vsako izmed možnosti šteti za zelo pozitivno, saj se bo izvajala prek združevanja najboljših virov, ki so na razpolago po vsej Evropi, kar bo olajšalo vzajemno priznavanje in takojšnjo izmenjavo varnostnih informacij, če bo to potrebno. Pričakuje se, da bosta možnosti 8B in 8C pomenili prednost, saj ima Agencija dobro prakso v zvezi z vodenjem kompleksnih certifikacijskih projektov na drugih področjih varnosti v letalstvu in se lahko da na razpolago za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa. Vendar pa se priznava, da lokacija Agencije in njena večnacionalna delovna sila morda ne bosta popolnoma prilagojeni nadzoru nad organizacijami, razkropljenimi po celotnem ozemlju Skupnosti; zato bo zgoraj navedena prednost verjetno izničena v primeru možnosti 8B.

Razvoj bi dolgoročno pripeljal do postopnega prenosa virov od nacionalnih nadzornih organov na Agencijo; šteje se, da bo to zagotavljalo stabilen rezultat v zvezi z možnostjo 8C, medtem ko bi se zgoraj navedena pomanjkljivost možnosti 8B celo povečala.

Če povzamemo, predpostavlja se, da imata možnosti 8A in 8B enako pozitivno število doseženih točk za varnost, to je +2, možnost 8C pa dosega celo boljši rezultat: +3. Vse rezultate je treba pomnožiti s „ponderjem“ 3.

2.11.4 Gospodarski učinek

Ker za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa že velja certificiranje na podlagi člena 7 Uredbe (ES) št. 550/2004, v tej presoji učinkov predpisov ne bo ocenjen učinek različnih možnosti na stroške certificiranja kot take, temveč se bo glavna pozornost namenjala različicam takih stroškov kot funkcij različnih možnosti.

V členu 2.3 Uredbe o enotnem evropskem nebu (ES) št. 550/2004 je določeno, da morajo v primeru večnacionalnih izvajalcev države skleniti posebne sporazume za kolektivni nadzor za vsak primer posebej. Ta postopek sklepanja in upravljanja večstranskih sporazumov bo lahko z vidika napora zelo intenziven. V zvezi z možnostjo 8A se domneva, da bi vsak nacionalni nadzorni organ temu v povprečju posvetil približno 0,5 EPDČ, pri čemer znašajo stroški 0,5 EPDČ x 30 prizadetih nacionalnih nadzornih organov = 15 EPDČ x 138 600 EUR = 2 079 000 EUR na leto.

Na podlagi člena 10 osnovne uredbe v primeru možnosti 8B in 8C ne bodo potrebni niti dolga pogajanja med nacionalnimi nadzornimi organi niti večstranski sporazumi. Stroške v višini približno 2 milijona EUR na leto za nacionalne nadzorne organe bi bilo zato mogoče odpraviti. Tudi v primeru teh možnosti se ne bo nič spremenilo za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, za katere vsekakor velja certificiranje.

Kakor koli, čeprav bi se Agencija naslanjala na vire, ki so na razpolago v nacionalnih nadzornih organih, bi morala posvetiti nekaj napora tem zapletenim certifikacijskim projektom. Ocenjuje se, da bo morala Agencija za certificiranje vsakega izmed vseevropskih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa in nadzor nad njim v povprečju porabiti približno 0,4 EPDČ na leto.

V primeru možnosti 8C se zato ocenjuje, da bodo stroški znašali: 0,4 EPDČ x 10 izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa = 4 EPDČ x 150 000 EUR = 600 000 EUR na leto.

V primeru možnosti 8B se ocenjuje, da bodo stroški znašali: 0,4 EPDČ x 40 izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa = 16 EPDČ x 150 000 EUR = 2 400 000 EUR na leto.

Ocenjeni stroški za upravljanje zračnega prostora	Tisoč EUR na leto		
	8A	8B	8C
	Vse izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa nadzirajo nacionalni nadzorni organi	Vse čezmejne izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa nadzira agencija EASA	Izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa za štiri države nadzira agencija EASA
EASA	0	2 400	600
Nacionalni nadzorni organi	2 079	0	0
Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa	0	0	0
SKUPAJ	2 079	2 400	600

Preglednica 47: Predvideni stroški za nadzor nad vseevropskimi izvajalci

Možnost 8C bo najcenejša, zato ji je treba dodeliti največje število točk: $3 \times \text{„ponder“ } 2 = 6$. V nasprotju s tem je treba možnosti 8A in 8B šteti za rahlo negativni (tj. število točk $-1 \times 2 = -2$).

2.11.5 Okoljski učinek

Vse obravnavane možnosti so z vidika okoljskega učinka nevtralne.

2.11.6 Družbeni učinek

Zaradi omejenega števila vključenih članov osebja se šteje, da je z družbenega vidika izbira med različnimi možnostmi nevtralna.

2.11.7 Učinek na druge zahteve Skupnosti zunaj sedanjega obsega agencije EASA

Cilj določb enotnega evropskega neba je zmanjšanje razdrobljenosti letalskega okolja EU. Enak cilj je bil poudarjen v navedenem poročilu skupine na visoki ravni. Poleg tega je Evropska skupnost podpisala sporazum o vzajemnem sodelovanju z Evropsko vesoljsko agencijo (ESA)⁶¹, ki trenutno nima primerjave na ravni EU za urejanje varnosti celotnega letalskega sistema. Enako velja za Evropski nadzorni organ za GNSS (GSA)⁶². Ne izključuje se, da bi iz programa SESAR lahko nastalo več vseevropskih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa.

⁶¹ Okvirni sporazum med Evropsko skupnostjo in Evropsko vesoljsko agencijo (UL L 261, 6.8.2004, str. 64).

⁶² Vzpostavljen z Uredbo Sveta (ES) št. 1321/2004 z dne 12. julija 2004 o vzpostavitvi upravljaljskih struktur Evropskega satelitskega radionavigacijskega sistema (UL L 246, 27.7.2004, str. 1).

Ob upoštevanju teh dejavnikov je učinek mogoče oceniti v preglednici 48 spodaj:

Posebni cilji/kazalniki rezultatov	Možnosti		
	8A	8B	8C
Urejanje vseevropskih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa	Vse izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa nadzirajo nacionalni nadzorni organi	Vse čezmejne nadzira agencija EASA	Dejanske vseevropske izvajalce nadzira agencija EASA
Urejanje varnosti je ločeno od drugih oblik urejanja.	-2	3	3
Postopek sprejemanja predpisov agencije EASA.	Ni pomemben v tem odstavku.		
Inšpekcijski pregledi standardiziranja.	Niso pomembni v tem odstavku.		
Upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa v varnostnem okviru agencije EASA.	-3	3	1
Predpisi za sisteme upravljanja.	Niso pomembni v tem odstavku.		
Jasno ločevanje vlog med organi in izvajalci služb.	Ni pomembno v tem odstavku.		
Certificiranje izvajalcev v štirih državah.	-3	3	3
Poenostavitev (vendar enotni predpisi) za letališke informacijske službe o letih in upravljanje letališke ploščadi.	Ni pomembna v tem odstavku.		
Presoja učinkov za vsak predpis.	Ni pomembna v tem odstavku.		
Povezava z drugimi oblikami urejanja.	-2	3	3
Gospodarna uporaba virov.	-1	2	1
Nadzor nad vsemi funkcijami območnih centrov kontrole zračnega prometa.	Ni pomemben v tem odstavku.		
SKUPAJ	-11	14	11
POVPREČNO ŠTEVILO DOSEŽENIH TOČK (□/5 količinsko opredeljeni parametri)	-2,2	2,8	2,2
TEHTANO POVPREČJE (vsota točk x 1 za varnost)	-2,2	2,8	2,2

Preglednica 48: Učinek na drugo zakonodajo za vseevropske izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa

2.11.8 Analiza po več merilih in priporočena možnost

Glede na metodologijo, opisano v odstavku 2.1.2, in število točk, dodeljenih v prejšnjih odstavkih, je bila pripravljena naslednja matrica za analizo po več merilih.

Ponderirane točke možnosti za vseevropske izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa		8A	8B	8C
Ocena učinka	Ponder	Vse izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa nadzirajo nacionalni nadzorni organi	Vse čezmejne izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa nadzira agencija EASA	Dejanske vseevropske izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa nadzira agencija EASA
Varnostna	3	6	6	9
Gospodarska	2	-2	-2	6
Okoljska	3	0	0	0
Družbena	2	0	0	0
Na druge uredbe EU	1	-2,2	2,8	2,2
PONDERIRANA VSOTA		1,8	6,8	17,2

Preglednica 49: Analiza po več merilih za vseevropske izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa

Iz analize po več merilih je razvidno, da nobena možnost nima splošno negativnega učinka. Možnost 8C je kljub temu dosegla veliko boljši rezultat od možnosti 8A ali 8B.

Možnost 8C je zlasti dosegla boljši rezultat od drugim možnosti z varnostnega in gospodarskega vidika.

Zato je Agencija v svoje mnenje vključila tako možnost 8C (tj. Agencija bo izvajala certificiranje posameznih subjektov, ki zagotavljajo navigacijske službe zračnega prometa v štirih ali več državah, in nadzor nad njimi).

3. Sklepi

Po oceni vpliva vsake obravnavane možnosti glede na posebne cilje predlagane politike z varnostnega, gospodarskega, okoljskega in družbenega vidika ter v povezavi z drugimi politikami Agencija meni, da je razširitev njenih pristojnosti na urejanje varnosti upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa utemeljeno, predvsem v zvezi z varnostnimi in gospodarskimi koristmi.