



EUROOPAN  
KOMISSIO

Bryssel 18.12.2012  
SWD(2012) 442 final

## **KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA**

### **TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA**

#### *Oheisasiakirja*

**Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi poikkeamien ilmoittamisesta  
siviili-ilmailun alalla**

{ COM(2012) 776 final }

{ SWD(2012) 441 final }

# KOMISSIION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA

## TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA

### *Oheisasiakirja*

#### **Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla**

#### **1. ONGELMAN MÄÄRITTELY**

##### **1.1. Taustaa ja tunnistetut ongelmat**

Nykyinen ilmailun turvallisuusjärjestelmä on ensisijaisesti reaktiivinen järjestelmä, joka pohjautuu tekniseen kehitykseen, järkevään lainsäädäntöön, jota tuetaan tehokkaalla sääntelyn valvonnalla, ja yksityiskohtaiseen onnettomuustutkintaan, joka johtaa turvallisuutta parantaviin suosituksiin. Vaikka onnettomuuksista on ehdottoman tärkeää pystyä oppimaan, puhtaasti reaktiiviset järjestelmät ovat kuitenkin osoittautuneet rajallisiksi yhä uusien parannusten saavuttamisessa, ottaen erityisesti huomioon, että lentoliikenteen ennakoitaan lisääntyvän lähes kaksinkertaiseksi vuoteen 2030 mennessä.

Turvallisuusjärjestelmissä olisi sen vuoksi siirryttävä kohti proaktiivisempia näyttöön perustuvia turvallisuusmenettelyjä, joissa keskitytään välttämään onnettomuuden tapahtuminen analysoimalla kaikkea käytettävissä olevaa turvallisuustietoa, myös siviili-ilmailun poikkeamia koskevaa tietoa.

Vaikka Euroopan unioni (EU) on aloittanut tämän siirtymisen antamalla direktiivin 2003/42/EY<sup>1</sup> ja sen täytäntöönpanosäännöt<sup>2</sup>, nykyiset toimet eivät riitä estämään sitä, että onnettomuuksien ja kuolonuhrien lukumäärä lisääntyy odotetun liikenteen kasvun seurauksena. Euroopan unioni ja sen jäsenvaltiot eivät pysty nykyisin riittävällä tavalla hyödyntämään kokemuksiin perustuvaa palautetta onnettomuuksien välttämiseksi.

Tämä seikka johtuu erinäisistä puutteista.

Ensinnäkin vaikuttaa siltä, että vaikka tietojen saaminen on ehdottoman tarpeen turvallisuusriskien määrittelemiseksi, kaikkia turvallisuuteen liittyviä poikkeamia ei tiedosteta riittävästi. Tämä tilanne johtuu osittain siitä, että ilmoitettavien poikkeamien alalla on eroja jäsenvaltioiden kesken. Se johtuu myös siitä, että yksittäiset henkilöt eivät uskalla ilmoittaa poikkeamista (oikeudenmukaiseen toimintaympäristöön – ”Just Culture” liittyvä kysymys). Kattavaan raportointiin

---

<sup>1</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/42/EY poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla, EUVL L 167, 4.7.2003, s. 23.

<sup>2</sup> Komission asetus (EY) N:o 1321/2007 siviili-ilmailualan poikkeamia koskevien tietojen keskusrekisteriin tallentamisen yksityiskohtaisista soveltamissäännöistä, EUVL L 294, 13.11.2007, s. 3, ja komission asetus (EY) N:o 1330/2007 siviili-ilmailun alan poikkeamia koskevan tietojen levittämisen täytäntöönpanosäännöistä, EUVL L 295, 14.11.2007, s. 7.

liittyvä tavoite edellyttääkin, että yksittäisillä henkilöillä on täysi luottamus järjestelmään, koska heitä pyydetään ilmoittamaan virheistä, joita he ovat saattaneet tehdä tai joihin he ovat saattaneet osallistua. Yksittäiset henkilöt eivät ole kuitenkaan eri jäsenvaltioissa tasaveroisesti suojattuja, ja he pelkäävät joutuvansa syytteeseen tai saavansa esimiehiltään rangaistuksen. Lisäksi se seikka, ettei ole olemassa velvoitetta perustaa vapaaehtoista ilmoitusjärjestelmää pakollisten järjestelmien täydentämiseksi, sekä poikkeamien ilmoittamista koskevien velvollisuuksien ja tiedonkulun epäselvyys vaikuttavat poikkeamien riittämättömään keruuseen.

Poikkeamia koskevien tietojen tallentamista ei ole myöskään yhdenmukaistettu, ja se on jäsenvaltioiden välillä, mikä johtaa heikkolaatuisiin ja epätäydellisiin tietoihin. Tämä tilanne vaikuttaa tietojen yhdenmukaisuuteen ja hyödyllisyyteen ja rajoittaa niiden käyttöä turvallisuustarkoituksiin. Lisäksi vaarana on, että esitetään harhaanjohtavia suuntauksia, jotka voivat johtaa toimien keskittämiseen sinne, missä niitä ei tarvita, tai mikä pahempaa, estää turvallisuusongelman havaitsemisen.

Tämän lisäksi jäsenvaltioiden välinen tietojenvaihto on rajallista niiden oikeudellisten ja organisatoristen esteiden vuoksi, jotka haittaavat eurooppalaisen keskusrekisterin (ECR), johon kaikki kansalliset tiedot kootaan, sisältämien tietojen asianmukaista saatavuutta. EU:n lainsäädännössä veloitetaan tekemään eräät tiedot tunnistamattomiksi. Vaikka tällaisten säännösten tarkoituksena on suojata arkaluontoisia tietoja, niistä seuraa käytännössä, että viranomaiset eivät saa tietoonsa tärkeitä turvallisuuteen liittyviä seikkoja, kuten poikkeaman varsinaista selostusta. Tämä johtuu erityisesti jäsenvaltioiden puutteellisesta luottamuksesta tietojen käyttöä kohtaan.

Kerättyjen poikkeamatietojen käytön osalta ei ole myöskään olemassa mitään vaatimuksia. Tämä johtaa siihen, ettei poikkeamia analysoida ja näin ollen siihen, ettei turvallisuuspuutteiden korjaamiseksi toteuteta asianmukaisia korjaavia tai ehkäiseviä toimia.

Pääasialliset toimijat, joihin tämä aloite vaikuttaa, ovat kaikki henkilöt ja organisaatiot, jotka osallistuvat siviili-ilmailujärjestelmään tai hyötyvät lentoturvallisuudesta sekä kansallisella että Euroopan tasolla.

## **1.2. Toissijaisuusanalyysi**

Poikkeamien ilmoittaminen on välttämätöntä lentoliikenteen asianmukaisen toiminnan kannalta Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 91 artiklan tavoitteen mukaisesti. Koska asiaan sovelletaan toissijaisuusperiaatetta, poikkeamien ilmoittamiseen liittyvä EU:n toiminta on perusteltava.

Jäsenvaltiot eivät ensinnäkään voisi riittävällä tavalla saavuttaa ehdotetun toimen tavoitteita, koska poikkeamien ilmoittamiseen sovellettavia sääntöjä on tarpeen yhdenmukaistaa ja varmistaa tällä tavoin, että Euroopassa on käytössä yhtenäiset ja tehokkaat säännöt. Lisäksi eurooppalaista tietokantaa ja EU:n virastoa koskevat säännöt voidaan vahvistaa ainoastaan EU:n lainsäädännössä.

Toiseksi EU:n toiminnasta saatava lisäarvo tulee turvallisuushyödyistä, jotka liittyvät proaktiivisten toimenpiteiden vahvistamiseen ja kehittämiseen kansallisella ja EU:n tasolla toteutettavan poikkeamien analysoinnin perusteella. Lisäksi tapahtuma, joka

saattaa jossakin jäsenvaltiossa näyttää kertaluonteiselta, voikin koko unionin tasolla tarkasteltuna osoittautua sellaiseksi, johon on puututtava.

## 2. EU:N ALOITTEEN TAVOITTEET

Aloitteen tärkein tavoite on vähentää ilma-alusten onnettomuuksien ja kuolonuhrien lukumäärää parantamalla nykyisiä järjestelmiä sekä kansallisella että Euroopan tasolla hyödyntäen siviili-ilmailualan poikkeamia turvallisuuspuutteiden korjaamiseksi ja estää niiden toistuminen.

Erityistavoitteina on:

- Varmistaa, että kaikki poikkeamat, jotka vaarantavat tai vaarantaisivat ilmailun turvallisuuden, tulevat kerätyiksi ja tarjoavat täydellisen ja selkeän kuvan turvallisuusriskeistä EU:ssa ja sen jäsenvaltioissa (erityistavoite 1).
- Varmistaa, että kansallisiin tietokantoihin ja eurooppalaiseen keskusrekisteriin tallennettavien poikkeamailmoitusten tiedot ovat täydellisiä ja korkealaatuisia (erityistavoite 2).
- Varmistaa, että kaikki eurooppalaiseen keskusrekisteriin tallennetut turvallisuuden kannalta oleelliset tiedot ovat riittävässä määrin toimivaltaisten viranomaisten saatavilla ja että niitä käytetään yksinomaan turvallisuuden parantamiseksi (erityistavoite 3).
- Varmistaa, että ilmoitettuja poikkeamia analysoidaan tehokkaasti, että turvallisuusriskejä määritellään ja niihin puututaan tarvittaessa ja että toteutettujen toimien turvallisuustehokkuutta seurataan (erityistavoite 4).

## 3. TOIMINTAVAIHTOEHDOT

Ensimmäinen vaihtoehto on nykyisen EU-lainsäädännön kumoaminen. Koska tämä vaihtoehto uhkasi vakavasti kansalaisten turvallisuutta, sitä ei ole tarkasteltu lähemmin, ja se on hylätty.

Ongelmakohtien ratkaisemiseksi on määritelty joukko toimenpiteitä, jotka on ryhmitelty seuraaviin kolmeen toimenpidekokonaisuuteen:

Toimenpidekokonaisuudella 1 nykyistä järjestelmää pyritään parantamaan vahvistamalla peruselementit täydelliselle poikkeamailmoitusjärjestelmälle ja lisäämällä sen osuutta ilmailun turvallisuuden parantamisessa. Lainsäädäntöön tehdään vain välttämättömät muutokset, ja suosituksia ja ohjeita annetaan aina kun mahdollista. Asiaan liittyvät toimenpiteet ovat määritellyistä toimenpiteistä vähiten intensiiviset.

Toimenpidekokonaisuus 2 koostuu kunnianhimoisemmista toimenpiteistä, jotka edellyttävät poikkeamailmoituksia koskevan EU:n lainsäädännön merkittävää tarkistamista. Sillä pyritään parantamaan nykyistä järjestelmää asettamalla tarvittavat lainsäädännölliset vaatimukset tehokkaan poikkeamailmoitusjärjestelmän varmistamiseksi kaikilla tasoilla ja edistämään ilma-alusten onnettomuuksien

vähentymistä luomalla menettelyt kerättyjen tietojen analysoinnille, aiheellisten toimenpiteiden toteuttamiselle ja järjestelmän tehokkuuden seuraamiselle turvallisuuden paranemisen kannalta.

Toimenpidekokonaisuudella 3 pyritään parantamaan nykyistä järjestelmää siirtämällä jäsenvaltioiden poikkeamailmoituksia koskevaa toimivaltaa EU:n tasolle ja vahvistamalla toimenpidekokonaisuuden 2 tavoin vaatimuksia poikkeamien analysoimiseksi sekä toteuttamalla tarvittavia turvallisuustoimia ja parannusten seuranta. Tässä toimenpidekokonaisuudessa vastuu poikkeamailmoitusjärjestelmien luomisesta ja hallinnoinnista siirrettäisiin Euroopan lentoturvallisuusvirastolle (EASA).

Jäljempänä olevissa taulukoissa esitetään yksityiskohtaisesti eri toimenpidekokonaisuuksiin sisältyvät toimenpiteet.

2.2 jaksossa mainitut seikat	Toimenpiteet	Toimenpiteen yksityiskohtainen kuvaus
<b>Ongelmakohta 1: Poikkeamatietojen keruu ei ole optimaalista (ongelmakohta 1)</b>		
<b>A: Poikkeamatyyppien ilmoitusvelvollisuus vaihtelee jäsenvaltioittain, mikä luo eroja ilmoittamisen tasolla</b>	1. Selvennetään poikkeamien keräämistä antamalla ohjeita - <i>toimenpidetkokonaisuus 1</i> 2. Yhdenmukaistetaan ilmoitusvelvollisuus täsmentämällä liitteessä, mitkä poikkeamat olisi ilmoitettava – <i>toimenpidetkokonaisuus 2 ja 3</i>	
<b>B: Yksityishenkilöt eivät uskalla ilmoittaa poikkeamia (oikeudenmukaiseen toimintaympäristöön liittyvä seikka)</b>	1. Tulkintaa ja 8 artiklan täytäntöönpanoa koskevat ohjeet – <i>toimenpidetkokonaisuus 1</i> 2. Selvennetään ja täydennetään nykyisiä sääntöjä (määritellään oikeudenmukainen toimintaympäristö, luodaan kansallinen yhteystaho, syyllistämättömyyden periaate, poistetaan ilmoituksista henkilötiedot) – <i>toimenpidetkokonaisuus 2 ja 3</i>	
<b>C: Ei veloitetta perustaa vapaaehtoista poikkeamailmoitusjärjestelmää eikä selkeitä ohjeita siitä, mitä mainitussa järjestelmässä pitäisi ilmoittaa</b>	1. Komission suositus panna täytäntöön Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) vaatimus vapaaehtoisen poikkeamailmoitusjärjestelmän perustamisesta; pakollista ja vapaaehtoista poikkeamailmoitusjärjestelmää koskevat ohjeet – <i>toimenpidetkokonaisuus 1</i> 2. Otetaan vapaaehtoisen poikkeamailmoitusjärjestelmän perustamista koskeva ICAO:n vaatimus osaksi EU-lainsäädäntöä; selvennetään, mitä pakollisessa ja vapaaehtoisessa poikkeamailmoitusjärjestelmässä olisi ilmoitettava – <i>toimenpidetkokonaisuus 2</i> 3. Korvataan kansallinen vapaaehtoinen poikkeamailmoitusjärjestelmässä yhdellä Euroopan tason järjestelmällä; selvennetään, mitä pakollisessa ja vapaaehtoisessa poikkeamailmoitusjärjestelmässä olisi ilmoitettava – <i>toimenpidetkokonaisuus 3</i>	
<b>D: EU:n eri säädöksissä on liian monia poikkeamailmoituskanavia, joista aiheutuu päällekkäistä työtä ja sekaannusta</b>	1. Annetaan ohjeet, joissa täsmennetään kaikki ilmoituskanavat ja kuhunkin ilmoituskanavaan sovellettavat vaatimukset; järjestetään koulutusta – <i>toimenpidetkokonaisuus 1</i> 2. Yksinkertaistetaan ja yhdenmukaistetaan kaikki ilmoitusvaatimukset; muutetaan muiden asiaan liittyvien EU:n säädösten sisältämät ilmoitusvaatimukset – <i>toimenpidetkokonaisuus 2 ja 3</i>	
<b>E: Tiedonkulku on epäselvä eikä direktiivissä vaadita poikkeamien keräämistä varten organisaatiota</b>	1. Komission suositus panna täytäntöön ICAO:n vaatimus, jonka mukaan valtioiden on varmistettava turvallisuusjohtamisjärjestelmän perustaminen ilmailualalle – <i>toimenpidetkokonaisuus 2</i> 2. Otetaan ICAO:n vaatimukseen, jonka mukaan valtioiden on varmistettava turvallisuusjohtamisjärjestelmän perustaminen ilmailualalle, kuuluva poikkeamien ilmoittamista koskeva osa osaksi EU-lainsäädäntöä – <i>toimenpidetkokonaisuus 2</i>	

	3. Otetaan ICAO:n vaatimukseen, jonka mukaan valtioiden on varmistettava turvallisuusjohtamisjärjestelmän perustaminen ilmailualalle, kuuluva poikkeamien ilmoittamista koskeva osa osaksi EU-lainsäädäntöä; siirretään poikkeamien keräämistä koskeva velvollisuus valtioilta yhdelle elimelle, joka kokoaa suoraan lähinnä ilmailualalta saadut, pakollisista poikkeamailmoitusjärjestelmistä tulevat poikkeamat – <i>toimenpidekokonaisuus 3</i>
--	---

2.2 jaksossa mainitut seikat	Toimenpiteet	Toimenpiteen yksityiskohtainen kuvaus
<b>Ongelmakohta 2: Tietojen tallentaminen: tietojen heikko laatu ja puutteellinen kattavuus (ongelmakohta 2)</b>		
<b>A: Poikkeamia ilmoitetaan hyvin eri muodoissa eikä niitä koodata ja luokitella tietokantoihin yhdenmukaisella tavalla</b>	1. Annetaan ohjeet poikkeamien luokitteluksi; koulutusta, jolla varmistetaan, että luokittelu yhdenmukaistetaan paremmin kansallisissa tietokannoissa ja niiden kesken - <i>toimenpidekokonaisuus 1</i>	
	2. Ilmoitusmenettely yhdenmukaistetaan ja tiedonsyöttömenettely standardisoidaan eri valtioiden kesken; laaditaan ohjeita ja järjestetään koulutusta – <i>toimenpidekokonaisuus 2</i>	
	3. Edellytetään yhden ja saman tietoformaatin käyttöä poikkeamailmoituksissa; korvataan jäsenvaltioiden toteuttama poikkeamien keruu EU:n tasolla yhden yhteisön välityksellä toteutettavalla poikkeamien keruulla – <i>toimenpidekokonaisuus 3</i>	
<b>B: Tietojen johdonmukaisuuden varmistavaa laadunvarmistusmenettelyä ei ole useinkaan käytössä</b>	1. Annetaan ohjeet tietojen laadusta; kehitetään automaattisia tietojen laadun tarkastamisvälineitä ja asetetaan ne jäsenvaltioiden saataville; järjestetään koulutusta ja työpajoja – <i>toimenpidekokonaisuus 1</i>	
	2. Vaaditaan sekä organisaatioita että jäsenvaltioita noudattamaan laaduntarkastusperiaatetta; laaditaan ohjeita ja täydennetään nykyisiä ohjeita, jotka koskevat tietojen laatua; kehitetään automaattisia tietojen laadun tarkastamisvälineitä; järjestetään koulutusta ja työpajoja – <i>toimenpidekokonaisuudet 2 ja 3</i>	
<b>C: Eurooppalaiseen keskusrekisteriin ei lähetetä kaikkia tietoja, ja kerätyt tiedot eivät aina kuvasta todellista turvallisuustasoa</b>	Varmistetaan edelleenkin, että eurooppalaisen keskusrekisterin sisältämiä tietoja valvotaan, ja käynnistetään tarvittaessa menettelyjä; lainsäädäntö voisi kuulua EASA:n tekemien standardointitarkastusten soveltamisalaan – <i>toimenpidekokonaisuudet 1, 2 ja 3</i>	
<b>D: Kaikki keskeiset tietokentät eivät monien poikkeamien osalta ole eurooppalaiseen keskusrekisteriin toimitetuissa ilmoituksissa täytettyjä</b>	1. Annetaan ohjeet siitä, mitkä tietokentät olisi täytettävä, ja laaditaan luettelo kunkin poikkeamaluokan osalta vaadituista tietokentistä – <i>toimenpidekokonaisuus 1</i>	
	2. Muutetaan lainsäädäntöä pakollisia tietokenttiä koskevan periaatteen ottamiseksi käyttöön; liitetään tarkistettuun lainsäädäntöön luettelo kunkin poikkeamaluokan osalta vaadituista pakollisista tietokentistä – <i>toimenpidekokonaisuudet</i>	

	2 ja 3
--	--------

2.2 kohdassa mainitut seikat	Toimenpiteet	Toimenpiteen yksityiskohtainen kuvaus
<b>Ongelmakohta 3: Oikeudelliset ja organisatoriset esteet, jotka haittaavat eurooppalaisen keskusrekisterin tietojen asianmukaista saatavuutta (ongelmakohta 3)</b>		
<b>A: Poikkeamia koskevat tärkeät tiedot (kuvaus) eivät ole saatavilla</b>	Varmistetaan laajempi pääsy eurooppalaisen keskusrekisterin tietoihin erityisesti toimivaltaisille viranomaisille annettavien merkityksellisiä turvallisuustietoja koskevien käyttöoikeuksien määrittämiseksi – <i>toimenpidekokonaisuus 1, 2 ja 3</i>	
<b>B: Jäsenvaltioiden puutteellinen luottamus eurooppalaisen keskusrekisterin sisältämien tietojen käyttöä kohtaan</b>	Rajoitetaan eurooppalaisen keskusrekisterin sisältämien tietojen käyttö yksinomaan turvallisuuden parantamistarkoituksiin – <i>toimenpidekokonaisuudet 1, 2 ja 3</i>	
2.2 jaksossa mainitut seikat	Toimenpiteet	Toimenpiteen yksityiskohtainen kuvaus
<b>Ongelmakohta 4: Poikkeamien analysoinnin puute kansallisella ja EU:n tasolla sekä soveltuvien turvallisuustoimenpiteiden puute (ongelmakohta 4)</b>		
<b>A: Ei poikkeamien järjestelmällistä analysointia jäsenvaltioiden eikä EU:n tasolla</b>	1. Suositus panna täytäntöön ICAO:n vaatimus, jonka mukaan valtioiden on analysoitava pakollisesta ja vapaaehtoisesta poikkeamailmoitusjärjestelmästä saadut tiedot ja määriteltävä vaadittavat soveltuvat toimet – <i>toimenpidekokonaisuus 1</i>	
	2. Pannaan täytäntöön ICAO:n vaatimus, jonka mukaan valtioiden on analysoitava pakollisesta ja vapaaehtoisesta poikkeamailmoitusjärjestelmästä saadut tiedot ja määriteltävä vaadittavat soveltuvat toimet; asetetaan tämä velvoite organisaatioille, jäsenvaltioille ja EU:n tasolla – <i>toimenpidekokonaisuus 2</i>	
	3. Pannaan täytäntöön ICAO:n vaatimus, jonka mukaan valtioiden on analysoitava pakollisesta ja vapaaehtoisesta poikkeamailmoitusjärjestelmästä saadut tiedot ja määriteltävä vaadittavat soveltuvat toimet; asetetaan tämä velvoite organisaatioille ja EU:n tasolla – <i>toimenpidekokonaisuus 3</i>	
<b>B: Ei toimintamallia turvallisuuden parannusten saavuttamiseksi</b>	1. Suositus panna täytäntöön ICAO:n suositus, jonka mukaan olisi pantava täytäntöön poikkeamien analysoinnin perusteella määriteltäviä asianmukaisia korjaavia ja ehkäiseviä toimia ja seurattava niiden tehokkuutta – <i>toimenpidekokonaisuus 1</i>	



<p><b>poikkeamien analysoinnin perusteella</b></p>	<p>2. Pannaan täytäntöön ICAO:n vaatimus, jonka mukaan organisaatioiden, jäsenvaltioiden ja EU:n tasolla on toteutettava poikkeamien analysoinnin perusteella määriteltyjä asianmukaisia korjaavia ja ehkäiseviä toimia ja seurattava niiden tehokkuutta jäsenvaltioiden ja EU:n tasolla – <i>toimenpid kokonaisuus 2</i></p>
<p><b>C: Ei välinettä poikkeamien analysoinnin priorisoimiseksi</b></p>	<p>3. Pannaan täytäntöön ICAO:n vaatimus, jonka mukaan kansallisella ja EU:n tasolla on toteutettava poikkeamien analysoinnin perusteella määriteltyjä asianmukaisia korjaavia ja ehkäiseviä toimia ja seurattava niiden tehokkuutta EU:n tasolla – <i>toimenpid kokonaisuus 3</i></p> <p>1. Kehitetään EU:n tasolla yhteinen EU:n riskiluokitusjärjestelmä poikkeamien luokittelemiseksi yhdenmukaisella tavalla; asetetaan tämä väline saataville; suositellaan, että jäsenvaltiot luokittelevat poikkeamansa tämän välineen mukaisesti – <i>toimenpid kokonaisuus 1</i></p> <p>2. Veloitetaan jäsenvaltiot tai EU:n elin luokittelemaan poikkeamat yhteisen EU:n riskiluokitusvälineen mukaisesti; kehitetään tämä väline EU:n tasolla ja asetetaan se jäsenvaltioiden ja ilmailualan saataville – <i>toimenpid kokonaisuus 2 ja 3</i></p>

#### 4. VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Seuraavassa taulukossa esitetään yhteenveto toimintapaketin vaikutuksista:

	Toimenpide- kokonaisuus 1	Toimenpide- kokonaisuus 2	Toimenpide- kokonaisuus 3
<b>Turvallisuus- vaikutukset</b>	HEIKKO POSITIIVINEN	KORKEA POSITIIVINEN	HEIKKO POSITIIVINEN
<b>Taloudelliset vaikutukset</b>			
Vaikutukset toimialaan	NOLLA	KESKIMÄÄRÄINEN POSITIIVINEN	HEIKKO NEGATIIVINEN
Vaikutukset jäsenvaltioihin	NOLLA	HEIKKO NEGATIIVINEN	KORKEA POSITIIVINEN
Vaikutukset sisämarkkinoihin ja kilpailukykyyn	HEIKKO POSITIIVINEN	KORKEA POSITIIVINEN	HEIKKO POSITIIVINEN
Hallinnollinen taakka / vuosi	NOLLA	HEIKKO NEGATIIVINEN - 831 133 €	KESKIMÄÄRÄINEN NEGATIIVINEN - 2,235 MILJOONAA €
Vaikutukset EU:n talousarvioon / vuosi	LÄHELLÄ NOLLAA - 165 000 €	HEIKKO NEGATIIVINEN - 530 000 €	KORKEA NEGATIIVINEN - 12,1 MILJOONAA €
<b>Yhteiskunnalliset vaikutukset</b>			
Työn laatuun liittyvät vaatimukset ja oikeudet	HEIKKO POSITIIVINEN	KESKIMÄÄRÄINEN POSITIIVINEN	KORKEA POSITIIVINEN
Työllisyys	NEUTRAALI	HEIKKO POSITIIVINEN	HEIKKO POSITIIVINEN
Henkilötiedot	NOLLA	KESKIMÄÄRÄINEN POSITIIVINEN	KESKIMÄÄRÄINEN POSITIIVINEN
Kansanterveys ja turvallisuus	HEIKKO POSITIIVINEN	KORKEA POSITIIVINEN	HEIKKO POSITIIVINEN
<b>Ympäristö- vaikutukset</b>	LÄHELLÄ NOLLAA	LÄHELLÄ NOLLAA	LÄHELLÄ NOLLAA
<b>Vaikutukset perusoikeuksiin</b>	HEIKKO POSITIIVINEN	KORKEA POSITIIVINEN	HEIKKO POSITIIVINEN
<b>Vaikutukset nykyisen lainsäädännön yksi- kertaistamiseen</b>	NOLLA	KORKEA POSITIIVINEN	KORKEA POSITIIVINEN
<b>Vaikutukset kolmansiin maihin</b>	HEIKKO POSITIIVINEN	KORKEA POSITIIVINEN	HEIKKO POSITIIVINEN

## 5. VAIHTOEHTOJEN VERTAILU

Toimenpidekokonaisuuksien arvioinnissa on käytetty kriteereinä tuloksellisuutta, tehokkuutta ja johdonmukaisuutta.

Tuloksellisuuden kannalta toimenpidekokonaisuus 2 tarjoaa suurimmat mahdollisuudet saavuttaa kaikki erityistavoitteet, samalla kun toimenpidekokonaisuus tarjoaa yleisesti hyvän tuloksellisuuden. Toimenpidekokonaisuudella 1 saavutettaisiin kokonaisuudessaan vain erityistavoite 3.

Toimenpidekokonaisuus 1 sisältää toimenpiteitä, jotka edellyttävät hyvin vähäistä täytäntöönpanoa tai alhaisia hallinnollisia kustannuksia ja jotka edistävät erityistavoitteiden saavuttamista vain rajoitetusti, minkä vuoksi kyseinen toimenpidekokonaisuus ei ole kaikkein tehokkain tavoitteiden saavuttamisen kannalta.

Tehokkuuden kannalta toimenpidekokonaisuus 3 on kallein eikä yhtä tehokas kuin toimenpidekokonaisuus 2. Toimenpidekokonaisuus 1 on edullisin mutta tehottomin.

Johdonmukaisuuden näkökulmasta kaikki toimenpidekokonaisuudet ovat enemmän tai vähemmän yhdenveroisia ja tarjoavat rajallisen kompromissin eri vaikutusten välillä, mutta toimenpidekokonaisuus 2 tarjoaa rajallisimman kompromissin.

Edellä esitetyn perusteella suositellaan toimenpidekokonaisuutta 2, koska sillä saatavat hyödyt ovat paljon kustannuksia suuremmat. Sen odotetaan edistävän lentoturvallisuuden paranemista poikkeamien paremman keruun, tietojen paremman laadun, tietojen asianmukaisemman saatavuuden ja sellaisten vaatimusten käyttöönoton myötä, jotka koskevat poikkeamien käyttöä ilma-alusten onnettomuuksien vähentämiseksi.

## 6. SEURANTA JA ARVIOINTI

Komissio arvioisi asetuksen täytäntöönpanoa kolmen vuoden kuluttua sen antamisesta ja seuraisi jatkuvaluonteisesti jo olemassa olevien tiettyjen keskeisten liikenneindikaattorien kehittymistä. Indikaattorien avulla mitattaisiin sitä, missä määrin valittu toimenpidekokonaisuus on saavuttanut erityistavoitteet.