

Stanovisko Výboru regionů Jednotné evropské nebe II

(2009/C 120/10)

VÝBOR REGIONŮ

- zdůrazňuje, že letecká doprava je velmi důležitá pro hospodářský a sociální rozvoj, konkurenceschopnost a blahobyt jak regionů, tak Evropy jako celku;
- domnívá se, že je důležité zohlednit při stanovování celoevropských výkonnostních cílů národní nebo regionální okolnosti provozu, jelikož není vhodné stanovovat stejné cíle pro letiště s hustým provozem jako pro letiště s malým provozem. Je důležitější zachovat Leteckou letištní informační službu (AFIS), nežli nutit všechna letiště k používání ATC, což by znamenalo zvýšení nákladů pro menší letiště. Národní nebo regionální orgány jsou nejvhodnější k tomu, aby tyto aspekty zohlednily;
- požaduje, aby byl objasněn návrh týkající se využití leteckých poplatků na financování společných projektů s ohledem na možné využití jiných finančních prostředků; dále je třeba objasnit, jak se bude národní nebo regionální orgán mající prospěch z takového projektu podílet na příslušném rozhodování;
- doporučuje, aby s řádným zohledněním zásady subsidiarity byly pravomoci udělené EASA omezeny na letiště, na kterých probíhá provoz na základě profesních pravidel letu podle přístrojů;
- domnívá se, že je důležité, aby bylo provádění pravidel pro letiště vypracováno ve vztahu k úrovni složitosti letiště, kvalitě jeho činnosti a hustotě provozu, přičemž je třeba věnovat zvláštní pozornost letištím s nízkým provozem a malým počtem zaměstnanců.

Zpravodajka: paní Lea Saukkonen (FI/ELS), členka rady města Helsinky

Odkaz

návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 s cílem zvýšit výkonnost a udržitelnost evropského leteckého systému

KOM(2008) 388 v konečném znění – 2008/0127 (COD)

sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Jednotné evropské nebe II: k udržitelnějšímu a výkonnějšímu letectví v Evropě

KOM(2008) 389 v konečném znění

návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 216/2008 v oblasti letišť, uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb a zrušuje směrnice Rady 06/23/EHS

KOM(2008) 390 v konečném znění – 2008/0128 (COD)

I. POLITICKÁ DOPORUČENÍ

VÝBOR REGIONŮ

Úvod

1. zdůrazňuje, že letecká doprava je velmi důležitá pro hospodářský a sociální rozvoj, konkurenceschopnost a blahobyt jak regionů, tak Evropy jako celku. Letecká doprava zajišťuje rychlá a flexibilní spojení mezi regiony Evropy a ostatními částmi světa;

2. je přesvědčen, že zlepšení výkonnosti evropského leteckého systému přinese významný hospodářský zisk, přispěje k flexibilnější a bezpečnější přepravě a zároveň více zohlední problematiku ochrany životního prostředí a změny klimatu;

3. zdůrazňuje, že je nezbytné rozvíjet a zlepšovat schopnosti a příležitosti vzájemné spolupráce vnitrostátních orgánů, aby se staly hladce fungujícím celkem v rámci stejného funkčního bloku vzdušného prostoru (FAB) a zároveň byly v souladu s předpisy dohodnutými s EU;

4. znovu opakuje svůj názor, že regionální letiště musí být považována za přínos, který je obzvláště důležitý pro rozvoj regionálních a místních ekonomik, a že sociální a hospodářský význam letecké dopravy se bude s postupným rozšiřováním Unie zvyšovat⁽¹⁾;

5. upozorňuje Komisi na to, že evropská letiště se navzájem velmi liší. Existují značné rozdíly, pokud jde o požadavky na uspořádání provozu a bezpečnost, srovnáme-li letiště ve velkých evropských městech s letišti v řídké osídlených okrajových oblastech nebo na ostrovech;

Obecné připomínky

6. poznamenává, že návrh změny legislativního rámce Jednotné evropské nebe je součástí rozsáhlejšího balíčku, který rovněž zahrnuje rozšíření pravomoci Evropské agentury pro

bezpečnost letectví (EASA), aby pokrývala uspořádání letového provozu, letové navigační služby a letiště;

7. poukazuje na to, že balíček návrhů usiluje o zlepšení letecké dopravy tak, aby hranice států či vnitrostátní omezení nebránily nejefektivnějšímu využití vzdušného prostoru nebo jiným činnostem;

8. poznamenává, že návrh je založen na zprávě skupiny na vysoké úrovni pro budoucí regulační rámec evropské letecké dopravy a na zprávě Komise pro ověřování výkonnosti (Performance Review Commission) v rámci Eurocontrol s názvem *Hodnocení iniciativ směřujících k zavedení funkčních bloků vzdušného prostoru a jejich přínosu pro zvyšování výkonnosti*;

9. poukazuje na to, že základem návrhu je tvrzení Komise, že výkonnost současného systému uspořádání letového provozu v Evropě je tlačena až na hranici svých možností. Hlavním důvodem je nedostatek síťového přístupu, ještě ne zcela deregulovaný trh, neexistující volný pohyb dispečerů letového provozu na trhu práce a institucionální opatření pro uspořádání letového provozu;

10. uznává, že fungování jednotného evropského nebe by se zlepšilo regulací výkonnosti, vytvořením jediné bezpečnostní sítě, otevřením možností pro nové technologie a uspořádáním pozemní kapacity;

11. uznává, že v souladu se zásadou udržitelného rozvoje letecké dopravy je třeba zlepšit uspořádání letového provozu a letové navigační služby, aby byly splněny podmínky uživatelů vzdušného prostoru s ohledem na vytvoření jednotného evropského nebe;

12. vítá nahrazení vzájemně se překrývajících regulačních struktur rámcem Společenství, který pokryje všechny fáze letu v síti letecké dopravy;

⁽¹⁾ Cdr 76/2005 a Cdr 63/2004.

13. vítá návrh na zlepšení výkonnosti systému uspořádání vzdušného prostoru tím, že se zohlední aspekty bezpečnosti, které jsou v zájmu všech uživatelů vzdušného prostoru;

14. vítá, že při rozvoji systému letecké dopravy jsou zohledňovány environmentální otázky, aby mohl být přínos letecké dopravy pro regionální ekonomiky vyváženým způsobem sladěn s potřebami chránit životní prostředí;

15. vítá změnu definice funkčního bloku vzdušného prostoru, v níž je kladen větší důraz na výkonnost služeb, což vhodným způsobem usnadní provádění cílů nařízení a budou vzaty v úvahu potřeby různých regionů;

16. podporuje hlavní plán uspořádání letového provozu (ATM), jenž by byl dokumentem zastřešujícím rozvoj v této oblasti a rovněž by poskytoval rámec, v němž by se mohl rozvíjet provoz regionálních letišť jako součást sítě služeb letecké dopravy;

17. domnívá se, že je důležité zavést regulaci výkonnosti. Ta by zahrnovala ukazatele výkonnosti pro celé Společenství, pravidelný přezkum letových navigačních služeb a síťových funkcí a postupy pro shromažďování údajů od všech důležitých subjektů;

18. zdůrazňuje, že je důležité, aby byly při stanovování závazných výkonnostních cílů vypracovány a schváleny národní a regionální výkonnostní plány. Na úrovni Společenství by měly být stanovovány pouze obecné cíle, které by byly později podrobně specifikovány na národní či regionální úrovni;

19. považuje požadavek, aby orgán pro ověřování jednal nezávisle, za správný přístup;

20. schvaluje požadavek, že členský stát nemůže odmítnout jmenování poskytovatele služeb letecké dopravy z důvodu toho, že vnitrostátní právní předpisy stanovují požadavky týkající se státního vlastnictví takového provozovatele či místa jeho provozu;

21. má za to, že vytvoření funkčních bloků vzdušného prostoru do roku 2012 bude náročný úkol, nicméně je realizovatelný. Bude však vyžadovat úzkou spolupráci mezi členskými státy, národními dozorovými orgány, poskytovateli služeb a letišti;

22. domnívá se, že podrobná specifikace finančních informací poskytovatelů služeb a zákaz vzájemného dotování řídicích služeb a letových navigačních služeb na letišti učiní systémy poplatků transparentnějšími;

23. je toho názoru, že odhad poplatků v budoucích letech je součástí dlouhodobějšího plánování činností letových navigačních služeb. Návrh, aby byly poplatky stanoveny na několik let dopředu, by mohl napomoci uživatelům vzdušného prostoru

napláňovat si své činnosti, pokud budou mít představu, jaké budou jejich náklady v nadcházejících letech;

24. upozorňuje na návrh, že Komise vydá zprávu nejpozději čtyři roky po vstupu nařízení v platnost a v nezbytných případech předloží návrh na uplatňování tržních principů pro různé letové navigační služby, jako jsou komunikace, navigace, dozor, meteorologie a letecké informace. Nákladově efektivní operace jsou běžnou součástí podnikatelské činnosti, ale je třeba uznat, že v oblastech s malým provozem není možné poskytnout letové navigační služby se ziskem nebo způsobem, který by podporoval hospodářskou soutěž;

25. schvaluje návrh zrušit definici, která omezuje funkční blok vzdušného prostoru na horní vzdušný prostor. Nový návrh usnadní provádění jednotného evropského nebe a přispěje k hladkému fungování služeb letecké dopravy;

26. uznává návrh, podle něhož Společenství a členské státy požádají Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO), aby zavedla a uznala Jednotnou evropskou letovou informační oblast (EFIR), ale nedomnívá se, že se jedná o neodkladnou záležitost, jelikož nebyly předloženy žádné důkazy o konkrétních výhodách, které vzniknou jejím založením;

27. má za to, že je důležité nalézt vhodná řešení při posuzování systému uspořádání sítě a podpůrných funkcí a také jak je možné využít odborných znalostí Eurocontrol při úvahách o novém uspořádání funkcí;

28. domnívá se, že návrh ohledně souladu mezi letovými plány a letištními časy a nezbytné koordinace se sousedními regiony je důležitý z hlediska hladkého a efektivního provozu letecké dopravy;

29. domnívá se, že je nezbytné zajistit vysokou úroveň letecké bezpečnosti v Evropě a vítá rozšíření pravomoci EASA. Souhrn harmonizovaných norem vypracovaný jedinou agenturou, který by byl co nejjednodušší použitelný v celém Společenství, by napomohl podpoře letecké bezpečnosti a zároveň by snížil problémy, které pro letecké přepravce a letectví vyplývají z různého uplatňování norem;

30. je toho názoru, že rozsah použití návrhu na rozšíření pravomoci EASA je příliš velký a mohl by být příčinou neoprávněných požadavků zejména na malá regionální letiště, čímž by bránil v jejich činnostech;

31. domnívá se, že pravomoc EASA by se měla zaměřit na otázky bezpečnosti, aby zůstal úkol agentury jednoznačný;

32. má za to, že je klíčové podporovat spolupráci civilního a vojenského letectví na všech úrovních, aby bylo zajištěno, že síť evropské letecké dopravy funguje co nejefektivněji a dosahuje svých výkonnostních cílů;

II. ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

33. domnívá se, že je důležité zohlednit při stanovování celoevropských výkonnostních cílů národní nebo regionální okolnosti provozu, jelikož není vhodné stanovovat stejné cíle pro letiště s hustým provozem jako pro letiště s malým provozem. Je důležitější zachovat Leteckou letištní informační službu (AFIS), nežli nutit všechna letiště k používání ATC, což by znamenalo zvýšení nákladů pro menší letiště. Národní nebo regionální orgány jsou nejvhodnější k tomu, aby tyto aspekty zohlednily;

34. domnívá se, že je důležité, aby bylo shromažďování informací na odhadování úrovně výkonnosti prováděno v souvislosti se stávajícími postupy pro podávání zpráv;

35. domnívá se, že za účelem zajištění transparentnosti je důležité, aby prezentace výnosů a nákladů podle jednotlivých služeb, kterou provedou poskytovatelé služeb, mohla probíhat v souladu s jejich vlastními účetními postupy, za předpokladu, že již existují;

36. požaduje, aby byl objasněn návrh týkající se využití leteckých poplatků na financování společných projektů s ohledem na možné využití jiných finančních prostředků; dále je třeba objasnit, jak se bude národní nebo regionální orgán mající prospěch z takového projektu podílet na příslušném rozhodování;

37. má za to, že je třeba objasnit plánované změny v systému poplatků s ohledem na to, jak budou poplatky stanoveny na několik let dopředu a jak budou moci provozovatelé služeb fungující na obchodní bázi předvídat změny ve mzdách a provozních nákladech během smluvního období, což je součástí jejich řízení rizik. Takováto analýza se nejlépe provádí na celostátní či regionální úrovni;

38. doporučuje, aby uspořádání sítě a související činnosti, jež jsou důležité pro aktivity v tomto odvětví, byly popsány podrobněji namísto spíše okrajové zmínky, která je o nich v současné době uvedena v návrhu. To by usnadnilo posouzení jejich dopadu, a pokud jde o reformu administrativních struktur, také to, do jaké míry se mohou uživatelé vzdušného prostoru a poskytovatelé letových navigačních služeb vhodným způsobem zapojit do rozhodování o těchto otázkách;

39. doporučuje, aby s řádným zohledněním zásady subsidiarity byly pravomoci udělené EASA omezeny na letiště, na kterých probíhá provoz na základě profesních pravidel letu podle přístrojů;

40. domnívá se, že je důležité, aby bylo provádění pravidel pro letiště vypracováno ve vztahu k úrovni složitosti letiště, kvalitě jeho činnosti a hustotě provozu, přičemž je třeba věnovat zvláštní pozornost letištím s nízkým provozem a malým počtem zaměstnanců;

41. s ohledem na návrh na rozšíření pravomoci EASA má za to, že je z hlediska dosažení kvalitního nařízení důležité:

- prověřit, zda funkce letové navigační služby vyhovují specifikacím ICAO;
- zaručit, aby v návrhu na změnu nařízení o odpovědnosti EASA a v nařízeních o jednotném evropském nebi, stejně jako v postupech, nedošlo k duplikaci, např. s ohledem na licence;
- zajistit, aby existovala vhodná přechodná ustanovení či jiná opatření zajišťující poté, co vstoupí nové nařízení v platnost, pokračování platnosti licencí vydaných na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady (2006/23/ES) o licenci dispečera letového provozu Společenství, která má být zrušena;
- stanovit přesnější definici vybavení letiště, které spadá do rozsahu působnosti nařízení tak, že bude omezeno na zařízení pro leteckou bezpečnost;
- specifikovat, aby požadavek na provozovatele letiště, který zní „Je nutné shromáždit a průběžně aktualizovat údaje o letišti a dostupných službách.“, byl omezen na údaje, které jsou nezbytné pro piloty;
- přezkoumat požadavek, aby provozovatel letiště musel prokázat, že jsou zavedeny postupy zajišťující, že bude letadlo vybaveno palivem, aby tím nevznikaly dodatečné úkoly pro provozovatele letišť, které spadají do kompetence orgánů.

V Bruselu dne 12. února 2009.

předseda
Výboru regionů
Luc VAN DEN BRANDE