KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 25.06.2008
SEK(2008) 2094

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

Souhrn posouzení dopadů návrhu na revizi právních předpisů o jednotném evropském nebi

{KOM(2008) 388 v konečném znění}
{SEK(2008) 2093}

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

Souhrn posouzení dopadů návrhu na revizi právních předpisů o jednotném evropském nebi

Posouzení dopadů revize právních předpisů o jednotném evropském nebi (*Single European Sky* – SES)[1] (2008/TREN/030) vychází z doporučení dvou významných přípravných zpráv: zprávy skupiny na vysoké úrovni o budoucnosti regulačního rámce pro leteckou dopravu (červenec 2007) a zprávy komise pro ověřování výkonnosti „Hodnocení vlivu iniciativy jednotné evropské nebe na výkonnost v oblasti uspořádání letového provozu[2]“ (prosinec 2006). Návrhy týkající se SES nebe budou tvořit základní součást širšího balíčku spolu se dvěma dalšími prvky: (1) rozšíření pravomocí agentury EASA na oblast uspořádání letového provozu (ATM) a letových navigačních služeb a (2) schválení hlavního plánu projektu SESAR[3]. Vzhledem ke své specifické povaze budou návrhy SESAR a EASA předmětem samostatného hodnocení.

Návrhy zvažované pro druhý balíček právních předpisů o jednotném evropském nebi (SES II) nezavádějí nové právní předpisy jako takové, ale spíše **konsolidují** předchozí balíček předpisů o SES (SES I) a **přidávají** obecný rámec podporující výkonnost. Tento rámec posílí síťový přístup a jako novou oblast zavádí výkonnost z hlediska ochrany životního prostředí.

V čem spočívá problém?

Náš současný systém uspořádání letového provozu funguje **na hranici svých možností** a existuje prostor k jeho vylepšení. Objevují se v něm nedostatky v oblasti nákladů a kapacity a systém nijak neomezuje vliv letecké dopravy na životní prostředí. Systém je také stále **roztříštěn** podle hranic jednotlivých států a chybí v něm dobrá síťová koordinace a účinné využívání vzdušného prostoru. Tyto problémy vedou ke zvýšení celkových nákladů o více než 3 mld. EUR ročně.

Neoptimální směrování (**neefektivnost letů**) způsobuje nejen časové a finanční ztráty, ale také zbytečnou spotřebu paliva a emise. Zároveň se očekává, že do roku 2020 se provoz zdvojnásobí, a v některých oblastech dokonce ztrojnásobí a naroste do objemu, jehož bezpečné zvládání bude se současnými technologiemi a za stávající organizace problematické. Větší přetížení dopravy zase povede k neuspokojení poptávky, menší konkurenceschopnosti a neuskutečněnému hospodářskému potenciálu jak u provozovatelů letadel, tak v hospodářství obecně.

---

1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) 549/2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe.
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi.
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi.
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu.

2 Pro seznam zkratek použitích v textu viz **Příloha č. 1**.

3 SESAR je výzkumný projekt uspořádání letového provozu v rámci jednotného evropského nebe, jehož cílem je modernizovat technologii i provoz systému uspořádání letového provozu. Pro více informací viz http://ec.europa.eu/transport/air_portal/sesame/index_en.htm a http://www.sesar-consortium.aero/.

Jaké jsou hlavní příčiny tohoto problému?

1. **Nedostatečný síťový přístup:** Letové trasy byly v minulosti vytvořeny tak, aby vyhovovaly potřebám vnitrostátních leteckých dopravců nebo aby kopírovaly síť tradičních radiových navigačních prostředků. Navigační technologie i potřeby uživatelů vzdušného prostoru se značně změnily, avšak do sítí tras se tyto změny nepromítly. Vzhledem k tomu, že trasy vedou placenou dopravu přes předem daná území a určují tedy příjem poskytovatelů služeb, národní přístup vedl k tomu, že efektivita letů za hranice země nebyla při vytváření sítě tras prvotním zájmem. Situaci dále komplikuje neoptimální spolupráce mezi civilním a vojenským sektorem.

2. **Nedostatečný dohled nad přirozenými monopoly:** Uspořádání letového provozu obvykle vytváří přirozený monopol (jeden poskytovatel služeb v každém bloku vzdušného prostoru vzhledem k technickým omezením a zapuštěným investičním nákladům) a brání tak dosažení efektivity prostřednictvím hospodářské soutěže. Tento systém a příslušný mechanismus plné návratnosti nákladů neslouží poskytovatelům služeb jako dostatečná pobídka k tomu, aby zlepšili své služby poskytované zákazníkům (tj. uživatelům vzdušného prostoru). Naopak přispívá k postoji „žít a nechat žít".

3. **Řízení**: I když právní předpisy o jednotném nebi přesunuly uspořádání letového provozu do pravomoci Společenství, základní povinnosti byly ponechány na rozhodování jednotlivých států. Některé prvky systému byly rovněž ponechány v pravomoci mezivládních struktur s omezenými donucovacími prostředky. Stávající institucionální úpravy ATM neodpovídají vývoji odvětví (korporatizace, privatizace apod.) a vyžadují jasné oddělení tvorby politik a právních předpisů od funkcí dohledu a poskytování služeb.

Jaké jsou hlavní politické cíle?

Základním cílem revize právních předpisů o jednotném nebi je zajistit, aby systém ATM účinně zajišťoval infrastrukturu pro letecký průmysl a další uživatele tak, aby mohly být splněny lisabonské cíle. Výkonnost se musí zaměřit na čtyři klíčové oblasti – efektivitu nákladů, efektivitu letů, kapacitu/zpoždění a bezpečnost. V revidovaném balíčku k nim bude jako výslovně stanovený cíl přidána i ochrana životního prostředí coby klíčová oblast poskytování služeb a kritérium pro vytváření sítí tras.

Jaké jsou hlavní nástroje pro dosažení těchto politických cílů?

Cílem návrhů je podpořit výkonnost systému ATM. To postupem času zajistí **regulační** rámec se stanovenými cíli. **Síťový přístup** bude rozšířen tak, aby řešil místní problémy s dopadem na celý systém. Kdykoliv to bude možné, mělo by se s ohledem na zavedení hospodářské soutěže uvažovat o **oddělení** služeb. Tento výkonnostní rámec by měl zajistit účinnější integraci poskytování služeb do funkčních bloků vzdušného prostoru (FAB).