



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 7.12.2015
COM(2015) 598 final

**SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU
HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ**

Strategie pro evropské letectví

{SWD(2015) 261 final}

STRATEGIE PRO EVROPSKÉ LETECTVÍ

I. ÚVOD – POVZNĚST LETECTVÍ DO NOVÝCH VÝŠÍ

1.1 Význam letectví pro EU

Letectví je v Evropské unii výraznou hybnou silou ekonomického růstu, tvorby pracovních míst, obchodu a mobility. Hraje v hospodářství EU klíčovou roli a posiluje jeho celosvětovou vedoucí pozici. Proto, aby evropské odvětví letectví zůstalo konkurenceschopné a mohlo těžit z rychle se měnící a rozvíjející globální ekonomiky, potřebuje strategii. Předložená strategie pro letectví tedy významně přispěje k uskutečnění hlavních priorit Evropské komise.

Odvětví letectví v EU přímo zaměstnává 1,4¹ až 2² miliony osob a celkově podporuje 4,8³ až 5,5⁴ milionu pracovních míst. Přímý příspěvek letectví k HDP EU činí 110 miliard EUR⁵, ovšem díky multiplikačnímu účinku představuje jeho celkový dopad, včetně odvětví cestovního ruchu, až 510 miliard⁶ EUR. Dostupnost přímých interkontinentálních letů je totiž rozhodujícím ukazatelem, k němuž velké firmy přihlížejí při umísťování svého ústředí v Evropě: 10% zvýšení nabídky interkontinentálních letů vede k 4% zvýšení počtu ústředí velkých společností⁷. 10% zvýšení počtu cestujících odlétajících z metropolitního regionu zvyšuje místní zaměstnanost v odvětví služeb o 1 %⁸.

V posledních dvaceti letech vedla liberalizace vnitřního trhu EU se službami v letectví spojená s podstatným nárůstem poptávky po letecké dopravě v EU i po celém světě k výraznému rozvoji evropského odvětví letectví. Uživatelé letecké dopravy mají takový výběr možností letecké dopravy za konkurenceschopné ceny jako nikdy předtím. Výrazně se zvýšil počet leteckých tras, po nichž se létá v EU i mimo ni, frekvence letů i počet přepravovaných cestujících⁹. Nízkonákladoví dopravci EU nyní patří mezi největší letecké dopravce, jak z hlediska počtu cestujících, tak z hlediska kapitalizace na trhu. Stejný rozvoj zaznamenal i evropský letecký výrobní průmysl.

Převratným vývojem prochází i mezinárodní letectví mimo EU, příznačný je velmi rychlý růst v některých regionech světa. Tento vývoj s sebou nese přesun ekonomického těžiště světa na východ, především do Asie¹⁰. V důsledku toho se objevilo několik nových leteckých společností a letišť, která jsou novou a značně významnou výzvou pro evropská uzlová letiště i pro dopravce.

Zároveň je třeba zajistit, aby růst letecké dopravy v Evropě a po celém světě probíhal při dodržení vysokých norem bezpečnosti letectví a jeho ochrany před protiprávními činy a aby se snížil dopad letectví na životní prostředí a přispělo se k boji proti změně klimatu. Stručně řečeno, růst letectví musí být udržitelný.

1.2 Ucelená strategie pro větší konkurenceschopnost leteckého odvětví EU

Vzhledem k velkému významu příspěvku letectví k celkovému výkonu hospodářství EU a jeho globální přítomnosti je naprosto nezbytné, aby letecký sektor EU zůstal konkurenceschopný, zachoval si své vedoucí postavení a mohl se dále rozvíjet. Evropa musí být v mezinárodním letectví předním hráčem a musí být celosvětovým vzorem udržitelného letectví s vysokou úrovní služeb a

¹⁻³⁻⁵⁻⁶ Steer Davies Gleave – Study on employment and working conditions in air transport and airports, závěrečná zpráva z roku 2015.

²⁻⁴ Aviation: Benefits Beyond Borders, zpráva vypracovaná společností Oxford Economics pro ATAG (akční skupina pro leteckou dopravu), březen 2014.

⁷ Germa Bèl, Xavier Fageda – Getting there fast: globalization, intercontinental flights and location of headquarters - Journal of Economic Geography 8 (2008).

⁸ Jan K. Brueckner, Airline Traffic and Urban Economic Development, Urban Studies, 2003.

⁹ V současné době existuje více než 3 500 tras mezi členskými státy EU a více než 2 500 tras vedoucích mimo EU, pracovní dokument útvarů Komise, kapitola 1 oddíl 2.

¹⁰ Nejrychlejší růst se očekává v asijsko-tichomořské oblasti, do roku 2034 by se v této oblasti mělo uskutečňovat 40 % veškeré letecké dopravy, pracovní dokument útvarů Komise, kapitola 1 oddíl 4.

ambiciózními normami EU. Cílem této strategie pro letectví je posílit konkurenceschopnost a udržitelnost celého hodnotového řetězce letecké dopravy v EU.

Komise proto vymezila tři hlavní priority:

- **prosadit se na rostoucích trzích** zlepšením služeb, přístupu na trh a investičních příležitostí ve vztahu k třetím zemím a zároveň zachovat rovné podmínky hospodářské soutěže,
- **odstranit limity růstu na zemi i ve vzduchu** snižováním kapacitních omezení a zlepšováním efektivnosti a propojenosti,
- **zachovat vysoké normy EU v oblasti bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy** přesunem ke koncepci založené na rizicích a výkonnosti.

EU musí v této souvislosti přijmout opatření i v těchto oblastech:

- **posílit sociální agendu a vytvářet v letectví vysoce kvalitní pracovní místa,**
- **chránit práva cestujících,**
- **plně vstoupit do nové éry inovací a digitálních technologií,**
- **příspěk k vytváření odolné energetické unie a do budoucna orientované politiky změny klimatu.**

Při přípravě této strategie se vycházelo z veřejné konzultace¹¹ a z rozsáhlého dialogu s členskými státy EU, Evropským parlamentem, Evropským hospodářským a sociálním výborem a dalšími zúčastněnými stranami i z jejich příspěvků. Strategie bude provedena v souladu se zásadami zlepšování právní úpravy¹². Všechna opatření s významnými dopady budou podrobena konzultacím a hodnocení dopadů.

II. EVROPSKÉ LETECTVÍ MUSÍ ZNOVU ZÍSKAT NÁSKOK

2.1 Využití růstu zlepšením služeb a přístupu na rostoucí trhy

Noví konkurenti a rozvíjející se trhy

Evropské letectví čelí na rychle se rozvíjícím globálním trhu novým konkurenčním výzvám, zejména v důsledku přesunu ekonomického růstu na východ. Noví konkurenti těží z rychlého hospodářského růstu celého regionu, zejména Asie, a ze skutečnosti, že se letectví stává strategickým prvkem politik hospodářského rozvoje jejich vlastních zemí.

Očekává se, že pravidelná letecká přeprava cestujících v asijsko-tichomořském regionu poroste o 6 % ročně, tedy rychleji než v jiných regionech, až do roku 2034, kdy bude představovat 40 % celosvětové letecké dopravy. Největším světovým trhem letecké dopravy se podle očekávání stane Čína, která v roce 2023 překoná Spojené státy v počtu přepravených cestujících¹³.

Na rozdíl od jiných globálních odvětví je letecká doprava zatížena řadou překážek v oblasti investic a přístupu na trh, které brání jejímu udržitelnému a dynamickému růstu. V Evropské unii byly tyto překážky z velké části odstraněny po vytvoření jednotného trhu letectví EU. Například pokud mají letecké společnosti EU licenci na poskytování služeb v EU, nejsou jejich přepravní práva v Evropě

¹¹ <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/consultations/doc/2015-aviation-package/synopsis-report.pdf>.

¹² Sdělení Evropské komise „Zlepšování právní úpravy k dosažení lepších výsledků“, COM(2015) 215 z 19. května 2015.

¹³ Pracovní dokument útvarů Komise, kapitola 1 oddíl 4.

nijak omezena. Mohou na základě potřeb cestujících zajišťovat lety do kterékoli evropské destinace. Investice investorů EU do leteckých společností EU nejsou omezeny. Mimo Evropu jsou však omezení a překážky stále velice běžné, jak v kontextu mezinárodních služeb, tak trhů třetích zemí. Evropské letecké společnosti jsou například stále ještě omezeny, pokud jde o jejich schopnost vstupovat na trhy třetích zemí, získávat přístup k různým zdrojům investic (zejména zahraničních), spojovat se a vytvářet velké plně integrované letecké skupiny, aniž by byla zpochybněna jejich přepravní práva.

Ambiciózní externí letecká politika EU zaměřená na rostoucí trhy

Leteckému odvětví EU musí být umožněno prosadit se na nově rostoucích trzích, v nichž v následujících desetiletích vzniknou velké ekonomické příležitosti. Zeměpisná poloha není jediným faktorem, který rozhoduje o umístění úspěšných mezinárodních uzlových letišť a leteckých společností. Význam má i dostupnost vhodné infrastruktury, povaha ekonomických, daňových a regulačních režimů a historické, kulturní i obchodní vazby¹⁴. Tyto parametry lze řídit a Evropa má k dispozici všechny nástroje, které k tomu potřebuje.

Zkušenosti jasně ukazují, že efektivním nástrojem je vyjednat na úrovni EU komplexní dohody o letectví se třetími zeměmi. Například po podpisu dohody o letecké dopravě mezi EU a státy západního Balkánu se počet cestujících téměř ztrojnásobil. V případě Maroka se zdvojnásobil. Od uzavření dohod se Spojenými státy a s Kanadou činí kombinovaný růst počtu cestujících mezi EU a těmito trhy více než 3 miliony.

Jestliže EU začne v oblasti letectví uplatňovat ambiciózní externí politiku a vyjedná komplexní dohody o letectví jasně zaměřené na rostoucí trhy, může evropskému leteckému odvětví pomoci zlepšit přístup na trh i investiční příležitosti na významných zahraničních trzích, zvýšit mezinárodní propojení Evropy a zajistit spravedlivé a transparentní tržní podmínky pro letecké společnosti EU. Zkušenosti získané při vytváření leteckého trhu EU ukazují, že po otevření trhů, jehož bude takovými dohodami dosaženo, vzniknou také příležitosti pro vstup nových subjektů na trh a pro nové modely podnikání. Komise bude usilovat o rychlý pokrok veškerých budoucích jednání, aby zajistila nepřetržitý růst evropského odvětví letectví.

EU by kromě toho měla v zájmu podpory celosvětového obchodu s letadly a souvisejícími produkty rozšířit řadu bilaterálních dohod o bezpečnosti letectví a zajistit vzájemné uznávání norem pro certifikaci bezpečnosti. Tyto dohody výrazně snižují transakční náklady na vývoz letadel, navíc zároveň zajišťují vysokou úroveň bezpečnosti v partnerských zemích a přispívají k celosvětové harmonizaci výrobních norem. Po úspěšném uzavření takových dohod se Spojenými státy, Brazílií a Kanadou by EU měla pokračovat v jednáních s dalšími klíčovými partnery v této oblasti, zejména s Čínou a Japonskem.

Přístup na trh založený na rovných podmínkách

Pro zachování konkurenceschopnosti leteckého odvětví v EU je naprosto nutné, aby přístup na trh vycházel z regulačního rámce, který podporuje hodnoty a standardy EU, umožňuje poskytování vzájemných příležitostí a brání narušení hospodářské soutěže.

Vzhledem k tomu, že v mezinárodním letectví v současné době neexistuje žádný mezinárodní právní rámec pro řešení případných nekalých obchodních postupů, je důležité a legitimní, aby se EU takovými postupy zabývala v zájmu zajištění spravedlivé a udržitelné hospodářské soutěže. Nařízení č. 868/2004¹⁵ o ochraně před poskytováním dotací a před nekalými cenovými praktikami sice toto téma pokrývá, ale ve své současné podobě není podle názoru zúčastněných stran efektivní. Toto téma by se mělo řešit v rámci vyjednávání komplexních dohod EU o letecké dopravě a zintenzivněním

¹⁴ (UK) Airports Commission, závěrečná zpráva z července 2015.

¹⁵ Nařízení (ES) č. 868/2004 ze dne 21. dubna 2004, Úř. věst. L 162, 30.4.2004, s. 1.

odpovídající politické činnosti na úrovni Mezinárodní organizace pro civilní letectví. Komise navíc zvažuje, že v roce 2016 co nejdříve navrhne nová opatření EU pro potírání nekalých postupů¹⁶.

Jedním ze základních prvků současného mezinárodního regulačního rámce jsou ustanovení o vlastnictví a kontrole. Letecké společnosti jsou totiž čím dál tím zajímavější pro investory i globální investiční fondy. Ustanovení o vlastnictví a kontrole uvedená v mezinárodních právních předpisech však obsahují prvky týkající se státní příslušnosti a kontroly, které mohou od investic odrazovat cizí státní příslušníky.

Zahraniční investoři mohou sice do leteckých společností EU investovat, ale nemohou být vlastníky z více než 49 %¹⁷, protože kontrola společnosti musí zůstat v rukou EU. V posledních letech získaly letecké společnosti EU několik významných zahraničních investic, které zadaly podnět k zahájení přezkumu investičních pravidel ze strany orgánů pro civilní letectví i Evropské komise, které se chtějí ujistit, že kontrola leteckých společností EU zůstává v souladu s právem EU. Několik šetření stále probíhá. Tato šetření ukazují potřebu vzájemné spolupráce příslušných orgánů a společného chápání způsobu hodnocení kritérií „kontroly“ a jejich řádného uplatňování.

S ohledem na komerční a finanční význam mnohých leteckých společností a na vysoké finanční prostředky, které letecké společnosti potřebují předem získat pro to, aby mohly ve vysoce konkurenčním prostředí efektivně fungovat, je na čase pečlivě zvážit relevantnost a význam požadavků souvisejících s vlastnictvím a kontrolou, které jsou uvedeny v nařízení č. 1008/2008¹⁸. Komise bude pokračovat v uvolňování pravidel v oblasti vlastnictví a kontroly na základě skutečné reciprocity prostřednictvím bilaterálních dohod o službách v letectví a obchodu a jejím dlouhodobým cílem bude uzavření dohod na multilaterální úrovni.

Komise:

- doporučí Radě, aby vydala **povolení sjednat na úrovni EU komplexní dohody o letecké dopravě** s následujícími zeměmi a regiony: Čína, ASEAN (Sdružení národů jihovýchodní Asie), Turecko, Saúdská Arábie, Bahrajn, Spojené arabské emiráty, Kuvajt, Katar, Omán, Mexiko a Arménie,
- doporučí, aby EU sjednala další **bilaterální dohody o bezpečnosti v letectví** se zeměmi s významnou produkcí letadel, například s Čínou a Japonskem,
- navrhne navázat **nové dialogy o letectví** s významnými partnery v této oblasti, například s Indií,
- při sjednávání komplexních dohod EU o letecké dopravě **vyjedná efektivní ustanovení o spravedlivé hospodářské soutěži** a zváží zavedení nových **opatření na potírání nekalých postupů** třetích zemí a provozovatelů ze třetích zemí,
- **navrhne zveřejnit pokyny pro výklad** používání nařízení (ES) č. 1008/2008, pokud jde o **vlastnictví a kontrolu** leteckých společností EU, aby investorům i leteckým společnostem zajistila vyšší stupeň právní jistoty.

2.2 Odstranit limity růstu ve vzduchu i na zemi

Hlavní výzvou pro růst evropského letectví je uvolnění limitů souvisejících s kapacitou a efektivitou, které vážně omezují schopnost evropského leteckého odvětví udržitelně růst a soutěžit na mezinárodní úrovni a zároveň jsou příčinou přetížení, zpoždění a zvyšování nákladů.

¹⁶ Na legislativní návrhy se budou vztahovat požadavky Komise související se zlepšováním právní úpravy.

¹⁷ Členské státy EU nebo státní příslušníci EU musí vlastnit více než 50 % podniku.

¹⁸ Nařízení (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008, Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3.

Letiště vytvářejí spolu s poskytovateli služeb uspořádání letového provozu hlavní infrastrukturu civilního letectví. Kvalita, efektivita a cena těchto služeb mají pro konkurenceschopnost tohoto odvětví stále větší význam. Letiště a uspořádání letového provozu v Evropě mohou bezpečně zvládnout až 33 000 letů denně. Evropský vzdušný prostor jako celek je však zbytečně roztržštěný a není řízen efektivně a pomalé provádění iniciativy jednotné evropské nebe přináší leteckým dopravcům vyšší náklady, které přímo ovlivňují jejich konkurenceschopnost. Odhaduje se, že náklady na roztržštěnost vzdušného prostoru EU činí přinejmenším 5 miliard EUR ročně. Takto neefektivní využívání vzdušného prostoru je příčinou vyšších cen a zpoždění, což je negativní pro cestující, zvyšuje spotřebu paliv i emise CO₂, což je negativní pro provozovatele dopravy a maří úsilí o zlepšení výsledků v oblasti životního prostředí¹⁹. Kromě toho se očekává, že hlavní evropská letiště budou v brzké době kapacitně zahlcena.

Dokončení iniciativy jednotné evropské nebe

Jednotné evropské nebe je konkrétním příkladem oblasti, v níž EU může výrazně přispět zvýšením kapacity, zlepšením bezpečnosti a snížením nákladů i minimalizací environmentálního dopadu letectví. Toto byl původní záměr iniciativy, která byla zahájena před více než deseti lety, ale přesto stále nepřináší výsledky. Přestože bylo ve zlepšování výkonnosti sítě dosaženo určitého pokroku, úroveň spolupráce mezi vnitrostátními poskytovateli letových navigačních služeb ještě zdaleka není optimální a používaná technologie není harmonizovaná ani špičková. Členské státy EU musí tyto výzvy překonat, aby vytvořily skutečné jednotné evropské nebe, které dnes představuje jednu z hlavních výzev ovlivňujících výkonnost a konkurenceschopnost leteckého systému EU. Například plně optimalizovaný systém uspořádání letového provozu by snížil náklady, které dnes plynou z neefektivního řízení (jedná se o zpoždění, delší trasy apod.).

Komise se domnívá, že návrhy nařízení o jednotném evropském nebi SES2+ představují významný krok pro uvolnění potenciálu letectví v EU, a proto vyzývá Radu a Evropský parlament, aby příslušné návrhy²⁰ přijaly, a tak zajistily efektivitu funkčních bloků vzdušného prostoru a síťových funkcí a rychlé provádění cílů stanovených na úrovni EU pro systém sledování výkonnosti plně nezávislým orgánem pro sledování.

Efektivní správa jednotného evropského nebe zůstává pro Komisi prioritou. Úkoly Evropské agentury pro bezpečnost letectví a agentury Eurocontrol by měly být vymezeny tak, aby se úkoly obou organizací doplňovaly, nepřekrývaly a vedly ke snížení nákladů.

Úkoly manažera struktury vzdušného prostoru při koordinaci řízení toků letecké dopravy na evropské úrovni budou postupně rozšířeny tak, aby zahrnovaly i společné služby, které přispějí k dalšímu snížení nákladů; tyto úkoly by se měly vyvíjet směrem k průmyslovému partnerství. S ohledem na výše uvedené bude v roce 2017 nominován manažer struktury na období po roce 2020.

Celkovým cílem technologické modernizace uspořádání letového provozu provedením výzkumného projektu uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe, tzv. projektu SESAR, je umožnit snížení nákladů na uspořádání letového provozu, zvýšit efektivitu provozu pro uživatele letového prostoru snížením zpoždění, spotřeby paliva a letového času, zvýšit kapacitu a snížit emise CO₂. Všechny tyto prvky zvýší přínos řešení přijatých v rámci projektu SESAR pro životní prostředí a plně souvisejí s celkovým systémem výkonnosti uspořádání letového provozu.

Zároveň je důležité, aby se technologická řešení zaváděla koordinovaně a včas. Byla proto vypracována řada nástrojů, například hlavní plán uspořádání letového provozu, společné projekty a realizační program. Jejich prováděním jsou pověřena partnerství veřejného a soukromého sektoru, především společný podnik SESAR, který odpovídá za vymezení a vývoj činností, a dále rámcové partnerství pro realizaci projektu SESAR, které odpovídá za provedení. Jak vývojová, tak realizační činnost vyžaduje příslušnou finanční podporu. EU zatím přispívá prostřednictvím takových programů, jako jsou Horizont 2020 nebo Nástroj pro propojení Evropy.

¹⁹ Pracovní dokument útvarů Komise, kapitola 2 oddíl 5.1.

²⁰ COM(2013) 409 final a COM(2013) 410 final z 11.6.2013.

Pokud jde o vnější vztahy, Komise bude nadále podporovat ujednání o spolupráci mezi manažerem struktury a klíčovými partnery v EU s cílem dále zlepšovat uspořádání letového provozu. Bude také podporovat činnost společného podniku SESAR a manažera pro zavádění projektu SESAR. Díky projektu SESAR je EU také schopna hrát významnou roli na celosvětové úrovni, zejména v rámci činností Mezinárodní organizace pro civilní letectví směřujících k harmonizaci.

Pro zajištění kontinuity uspořádání letového provozu by měla být v EU zajištěna minimální úroveň služby uspořádání letového provozu, která by umožňovala alespoň přelety (lety vzdušným prostorem postiženého státu nebo oblasti), a tak přispěla k co nejmenšímu narušení fungování sítě. V tomto ohledu bude Komise propagovat výměnu osvědčených postupů mezi členskými státy.

Odstraňování kapacitních limitů

Podle agentury Eurocontrol nebudou evropská letiště v roce 2035 z důvodu nedostatku kapacity schopna přijmout zhruba 2 miliony letů²¹. Více než dvacet letišť bude úplně nebo téměř úplně vytiženo šest či více hodin denně oproti pouhým třem hodinám v roce 2012, což zvýší průměrné zpoždění související s letištěm o dalších 5 až 6 minut na let. Odhadované ekonomické náklady související s neschopností pokrýt poptávku byly odhadnuty na 434 000 až 818 000 nevytvořených pracovních míst do roku 2035 a na nevytvořený příspěvek k DPH ve výši 28 až 52 miliard EUR²² na úrovni EU.

Tyto projekce „kapacitní krize“ letišť ukazují, že i když má Evropa dobře rozvinutou a hustou síť letišť, mnohá její hlavní letiště jsou vážně přetížena, což ohrožuje budoucnost udržitelného růstu leteckého systému v EU. Souběžně s tím jsou jiná letiště v Evropě nedostatečně využita a mají nadbytečnou kapacitu. Je proto naprosto nezbytné stávající kapacitu co nejlépe využít a plánovat absorpci předpokládaných budoucích potřeb s dostatečným předstihem. Je také nutné zajistit lepší strategické plánování letišť na úrovni EU. V této souvislosti Komise vítá činnost Střediska pro sledování kapacity a kvality letišť²³ (Airport Observatory), které zejména doporučilo, aby každý členský stát vypracoval rámec pro strategické plánování letišť, který by obsahoval hlavní plány pro klíčová letiště vypracované podle osvědčených postupů. Komise na základě toho středisko požádá, aby se dále tematikou přetížení letišť zabývalo a zaměřilo se zejména na opatření pro snížení přetížení, ale také na minimalizaci expozice obyvatelstva hluku z letadel.

Komise navíc vyzývá Radu a Evropský parlament k rychlému přijetí revidovaného nařízení o letištních časových intervalech²⁴, aby bylo možné optimálně využívat naše nejvytiženější letiště a zajistily se jasné přínosy pro hospodářství EU²⁵.

Vyšší efektivita letištních služeb

Dostupnost vysoce výkonných a konkurenceschopných letištních služeb, včetně vzletových a přistávacích drah, terminálů pro cestující a pozemního odbavování, má klíčový význam pro konkurenceschopnost leteckého odvětví EU i pro kvalitu služeb z hlediska cestujících.

Zúčastněné strany zpochybnilly vhodnost stávajícího právního rámce, o čemž Komise informovala ve své zprávě²⁶ z roku 2014 o používání směrnice o letištních poplatcích²⁷.

Soluňské fórum regulačních orgánů pro letištní poplatky bude nadále pracovat na lepším provádění stávající směrnice a předá Komisi poznatky a doporučení k využívání hodnocení tržní síly jako prostředku pro stanovení optimálního regulačního přístupu. Jestliže letiště podléhají efektivní

²¹ Podle nejpravděpodobnějšího scénáře agentury Eurocontrol to odpovídá 12 % celkové poptávky v roce 2035, 240 milionům přesunů cestujících nebo kapacitě devíti vzletových a přistávacích drah. Celkově se očekává nedostatek kapacity na 24 letištích kolem 21 měst.

²² Středisko pro sledování kapacity a kvality letišť – 2015.

²³ Pracovní dokument útvarů Komise, kapitola 2 oddíl 5.3.

²⁴ Nařízení (ES) č. 545/2009 ze dne 18. června 2009, Úř. věst. L 167, 29.6.2009, s. 24.

²⁵ Například pouhé zavedení sekundárního obchodování by umožnilo, aby letecký systém EU obsloužil dodatečných 14 milionů cestujících za rok, což by přineslo ekonomický prospěch ve výši 300 milionů EUR ročně.

²⁶ COM(2014) 278 final.

²⁷ Směrnice 2009/12/ES ze dne 11. března 2009, Úř. věst. L 70, 14.3.2009, s. 11.

hospodářské soutěži, měl by úroveň letištních poplatků určovat trh, a regulace v této oblasti není potřeba. Pokud však letiště nepodléhají efektivní hospodářské soutěži, může být specifický regulační rámec stále nutný. Soluňské fórum by se mělo zabývat také transparentností letištních poplatků a účinnými konzultacemi mezi letišti a dopravci. Komise poté vyhodnotí, do jaké míry je přezkum směrnice o letištních poplatcích nezbytný.

Pozemní odbavení zahrnuje služby poskytované na letištích, které jsou nutné pro bezpečné a efektivní fungování letiště, jako například doplňování paliva, odbavování cestujících a odmrazování letadel. Komise bude pokračovat v efektivním provádění stávající směrnice²⁸ a zaměří se přitom na přístup na trh pozemního odbavování na letištích EU a zajištění rovných podmínek pro poskytovatele těchto služeb. Komise provede hodnocení směrnice o službách pozemního odbavování, a poté rozhodne, zda je tuto směrnici třeba přezkoumat.

Evropská letiště by také měla zlepšit svá multimodální propojení, aby přispěla k vytvoření efektivnější dopravní sítě a ke zlepšení mobility cestujících.

Lepší propojení uvnitř EU i se světem

Veřejná konzultace jasně ukazuje, že propojení (vymezená zhruba jako počet, frekvence a kvalita leteckých dopravních služeb mezi dvěma body) je relevantní pro veřejnost, podniky i hospodářství jako celek. Studie²⁹ uvádějí, že čím lepší má město, region nebo stát letecké spojení s dalšími destinacemi v Evropě a jiných částech světa, tím většího růstu lze dosáhnout.

Přestože zvýšení vzájemného propojení velké většiny letišť EU bylo v posledních deseti letech ohromující a letiště EU stále zajišťují většinu propojení uvnitř Evropy, nelze tuto skutečnost považovat za jistou. Analýza různých složek propojenosti letišť³⁰ zejména ukazuje, že řada neevropských letišť byla schopna zvýšit rozsah svého propojení a tok cestujících v mnohem větší míře. Propojenost letišť v Evropě se výrazně liší podle toho, zda se jedná o hlavní uzlová letiště, z nichž lze létat do stovek destinací, nebo o malá regionální letiště, která nabízejí pouze několik spojení. Přestože tuto skutečnost lze do velké míry přičíst různým podmínkám na straně nabídky i poptávky (mezi něž patří například počet obyvatel spádové oblasti, úroveň hospodářské soutěže na straně nabídky, HDP na hlavu), může i přesto z hlediska hospodářské soutěže výrazně znevýhodnit méně propojená města, regiony nebo státy.

Studie, které provedla zejména Světová banka³¹, ukázaly význam sledování úrovně služeb letecké dopravy, které jsou obyvatelům k dispozici v určitém městě, regionu nebo státě. Schopnost určit na neutrálním a transparentním základě stupeň dostupnosti a/nebo společenské žádoucnosti propojení má velký význam pro informované přijímání politických rozhodnutí a mohlo by umožnit srovnání úrovně služeb dostupných na letištích EU s podobnými podmínkami na straně nabídky a poptávky.

Pokud je jasné, že v určitých regionech Evropy trh sám o sobě nezajistí přijatelnou úroveň služeb letecké dopravy, mohou členské státy uvažovat o zavedení závazků veřejné služby, jimiž by zajistily lety do nedostatečně obslužených regionů a z nich. V nařízení č. 1008/2008³² jsou vymezeny použitelné podmínky, které se zaměřují mimo jiné i na předcházení možného zneužití uvedených závazků. Nařízení č. 1008/2008 bylo v období 2011–2013 kompletně vyhodnoceno a byl přijat závěr, že pravidla pro závazky veřejné služby jsou vyhovující, ale jako přidaná hodnota k nim byly doplněny pokyny k řádnému výkladu³³.

²⁸ Směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996, Úř. věst. L 272, 25.10.1996, s. 36.

²⁹ Pracovní dokument útvarů Komise, kapitola 2 oddíl 3.

³⁰ Přímá a nepřímá spojení, navazující spojení a spojení do uzlových letišť— viz pracovní dokument útvarů Komise, kapitola 2 oddíl 3.1.

³¹ <http://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/1813-9450-5722>.

³² Viz poznámka pod čarou 18.

³³ Viz pracovní dokument útvarů Komise SWD(2013) 208 v konečném znění ze dne 6.6.2013.

Negativní dopad na propojení a konkurenceschopnost mohou mít stávající letištní daně a poplatky, které členské státy uplatňují nad rámec běžné daně ze zisku. Komise zveřejní seznam těchto daní a poplatků a posoudí jejich dopad.

Komise:

- vyzývá Evropský parlament a Radu k rychlému přijetí návrhů nařízení o jednotném evropském nebi SES2+ a bude s členskými státy a ostatními zúčastněnými stranami pokračovat v úsilí o plné provedení iniciativy jednotné evropské nebe,
- posoudí, zda je nutné provést přezkum směrnice o letištních poplatcích,
- bude spolupracovat se Střediskem pro sledování kapacity a kvality letišť při sledování trendů propojenosti v EU i mimo ní, bude zjišťovat nedostatky a přijímat vhodná opatření,
- zveřejní pokyny pro výklad současných pravidel pro závazky veřejné služby.

2.3 Zachování vysokých norem EU v oblasti bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy

Za posledních dvacet let se výrazně změnilo ekonomické a regulační prostředí pro leteckou dopravu v Evropě a technické předpisy se těmto změnám úspěšně přizpůsobily. Také Evropská agentura pro bezpečnost letectví se v posledních deseti letech stala jednou z nejvýznamnějších agentur, které v tomto oboru ve světě působí. Systém bezpečnosti letectví v EU nepřispívá jen k vysokým normám bezpečnosti, ale zajišťuje také rovné podmínky pro celé odvětví. S ohledem na nové výzvy, které jsou před námi, se však výkonnost a efektivita jednotného evropského trhu letectví nyní musí zvýšit, aby byla zajištěna budoucí konkurenceschopnost odvětví. Úprava regulačního rámce hraje v tomto úsilí ústřední roli.

Bezpečnost a ochrana před protiprávními činy jsou základními předpoklady pro konkurenceschopnost leteckého odvětví. Vzhledem k tomu, že letecká doprava v Evropě by podle očekávání měla v roce 2035 dosáhnout počtu 14,4 milionů letů ročně, tedy o 50 % více než v roce 2012, je prvním cílem udržet současné vysoké bezpečnostní normy i při tomto tempu růstu letecké dopravy. Letecké odvětví EU se tak bude moci v budoucnosti dále bezpečně rozvíjet. Regulační systém musí být pro tento účel lépe vybaven, aby mohl vymezovat a snižovat bezpečnostní rizika rychleji a efektivněji. Tohoto cíle lze dosáhnout tím, že se do regulace a dohledu zavede přístup založený na rizicích a výkonnosti, že se vyřeší stávající bezpečnostní nedostatky a že se integrují další oblasti technické regulace související hlouběji s bezpečností, například ochrana letectví před protiprávními činy.

Bezpečnost má zásadní význam, nelze na ni však pohlížet izolovaně. Regulační rámec musí také vymezit podmínky, za nichž bude moci letecké odvětví prosperovat a zůstat konkurenceschopné na globálním trhu. Znamená to, že je třeba začlenit nové modely podnikání a nové technologie, například elektrické motory nebo drony. Je také nutné zaujmout k regulaci vyváženější přístup a uznat rozdíly v rizicích, která existují v různých odvětvích civilního letectví. Je také třeba zrušit postupy a pravidla, které přinášejí časovou, finanční a další zátěž, aniž by přispívala k bezpečnosti, i postupy a pravidla, které dusí inovace a podnikání. Existuje také prostor pro větší spoléhání na uznávané normy leteckého odvětví. Výše uvedené poskytnou větší regulační flexibilitu a zároveň umožní dosáhnout celkově stejné nebo vyšší úrovně bezpečnosti.

Úspora z důvodu vyšší efektivity a bezpečnosti lze dosáhnout také lepším využíváním zdrojů, které jsou dostupné na úrovni EU a na úrovni členských států. Proto by měl být zaveden rámec pro shromažďování a sdílení technických zdrojů mezi vnitrostátními orgány a Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví. Členské státy by tak měly mít možnost převést na bázi dobrovolnosti odpovědnost za provádění právních předpisů Evropské unie na Evropskou agenturu pro bezpečnost letectví nebo na jiný členský stát. Odpovědnost z hlediska právních předpisů by tak byla jasnější a omezila by se duplikace. Dlouhodobější ambicí by měl být vznik jednotného evropského orgánu pro letectví.

K mnoha leteckým nehodám, které se týkají evropských občanů, dochází mimo území EU. Jedním z hlavních cílů činnosti EU proto musí být pokračování v práci na zajištění celosvětových bezpečnostních norem založených na společných normách vydávaných Mezinárodní organizací pro civilní letectví. EU má oprávněný zájem na bezpečnosti zahraničních leteckých dopravců, kteří

provozují lety do EU, a dopravců, jejichž lety využívají občané EU při cestách mimo Unii. Komise proto zahájí podrobné hodnocení stávajících předpisů o ukládání zakazů provozu³⁴ a pravidel pro šetření nehod³⁵, aby se ujistila, že co nejvíce přispívají k dosažení cílů EU. Bude se propagovat úzká spolupráce mezi vnitrostátními vojenskými orgány, Evropskou obrannou agenturou a Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví s cílem dosáhnout úspor z důvodu vyšší efektivity a bezpečnosti.

V blízké budoucnosti bude pravděpodobně přetrvávat vysoká hrozba teroristických útoků na civilní letectví. Vysoké bezpečnostní normy mají zásadní význam pro fungování a konkurenceschopnost systému letecké dopravy. Zároveň je nutné zkombinovat efektivní bezpečnostní opatření s metodami a technologiemi, které usnadňují tok cestujících na letištích a snižují na minimum nevýhody a zpoždění pro cestující. Komise proto bude rovněž hledat nové způsoby, jimiž by zmírnila zátěž, kterou bezpečnostní kontroly představují pro cestující, zejména využíváním nových technologií a využíváním přístupu založeného na rizicích za plného dodržování základních práv. Dalším důležitým nástrojem pro optimalizaci nákladů na bezpečnost je koncept jednoho místa kontroly, který cestujícím umožňuje absolvovat bezpečnostní prohlídku v místě původu a již neprocházet dalšími bezpečnostními kontrolami v místech přestupu. EU bude pokračovat na zajištění cíle vzájemného uznávání a kontroly na jednom místě s klíčovými obchodními partnery, aby snížila náklady na bezpečnost, které plynou z duplikace a nekompatibility bezpečnostních režimů.

Jako jiná odvětví se i letectví prudce digitalizuje. Tato skutečnost sice přináší mnohé výhody, ale zároveň letectví více vystavuje rizikům souvisejícím s kybernetickou bezpečností nebo kybernetickým páčáním protiprávních činů. Stejně jako v případě jiných rizik, která ohrožují bezpečnost letů, Komise požádá Evropskou agenturu pro bezpečnost letectví, aby se zabývala také kybernetickými riziky³⁶, aby posílila bezpečnost už od konstrukčních návrhů a zajistila kapacitu nezbytnou pro nouzové reakce. Evropská agentura pro bezpečnost letectví bude v tomto ohledu spolupracovat s dalšími příslušnými orgány.

Komise:

- předkládá návrh **revidovaného základního nařízení o společných pravidlech v oblasti bezpečnosti civilního letectví**, které nahrazuje stávající nařízení (ES) č. 216/2008,
- předkládá **revidovaný dokument o Evropském programu pro bezpečnost letectví**, v němž popisuje současný způsob řízení bezpečnosti v Evropě.

2.4 Posílení sociální agendy a vytváření vysoce kvalitních pracovních míst v letectví

Pracovní příležitosti v leteckém odvětví EU se odvíjejí od schopnosti odvětví tvořit výrazný růst prostřednictvím strukturálních reforem. Je rovněž naprosto nutné udržet si vedoucí postavení v letectví díky vysoce vzdělané, kvalifikované a zkušené pracovní síle. Partnerství mezi výzkumnými ústavy, univerzitami a průmyslem v odvětví vzdělávání usnadní pohyb odborníků mezi těmito sektory, což by mělo být nakonec pro rozvoj evropského leteckého odvětví velmi přínosné.

Bude třeba rozvíjet nové znalosti a dovednosti, které zatím nejsou široce dostupné, jedná se například o specialisty na drony nebo o analytiku letových údajů. Odborná příprava by se měla stát prioritou. Virtuální akademie Evropské agentury pro bezpečnost letectví proto bude v tomto směru dále rozvíjet skutečnou evropskou síť vzdělávacích institucí v oboru letectví. Měly by být také stanoveny společné normy pro kompetence inspektorů letecké bezpečnosti.

V situaci, kdy se odvětví letectví internacionalizuje a roste celosvětová hospodářská soutěž, existuje velký tlak na snížení provozních nákladů. Mnoho leteckých dopravců EU, z nichž někteří obtížně restrukturalizují svou činnost, začalo zadávat ty činnosti, které pro ně nejsou hlavní, externím

³⁴ Nařízení (ES) č. 2111/2005 ze dne 14. prosince 2005, Úř. věst. L 344, 27.12.2005, s. 15.

³⁵ Nařízení (EU) č. 996/2010 ze dne 20. října 2010, Úř. věst. L 295, 12.11.2010, s. 35.

³⁶ Bude se přihlížet k požadavkům předlohy směrnice o bezpečnosti sítí a informací, COM(2013) 48, pokud jde o řízení rizik a oznamování incidentů, včetně v odvětví dopravy.

dodavatelům, a postupně na tyto dodavatele s cílem zvýšit produktivitu a ziskovost převádí i své hlavní činnosti. Vznikly nové modely podnikání a zaměstnávání pracovníků, došlo například k multiplikaci provozních základen, k zaměstnávání posádek přes agentury, objevily se nové atypické formy zaměstnávání posádek nebo režimy, kdy piloti za své lety platí. Neustálé monitorování informací a jejich výměna mezi Komisí, členskými státy a zúčastněnými stranami by také mohla přispět k lepšímu porozumění těmto novým trendům a zajistit v odvětví spravedlivé pracovní podmínky.

Zvláštní pozornost si zaslouží situace vysoce mobilních pracovníků, kteří mají svou provozní („domácí“) základnu mimo území, pro něž má letecká společnost licenci. Je třeba vyjasnit, jaké pracovní právo platí a jaký soud je příslušný k řešení sporů. V rámci Evropské soudní sítě pro občanské a obchodní věci proto bude vydána příručka o použitelném pracovním právu a příslušném soudu. Komise po vyhodnocení zváží, zda je třeba na základě objektivních kritérií vydat pro odvětví letectví pokyny k výkladu nebo provést změny předpisů.

Za těchto okolností je nutný aktivní a ucelený sociální dialog mezi sociálními partnery. Dále je zvláště nutné, aby v případě, že by pravidla měla významné sociální dopady, došlo k řádné konzultaci příslušných stran, včetně sociálních partnerů Unie. Totéž platí i pro Evropskou agenturu pro bezpečnost letectví při vypracování prováděcích pravidel v oblasti bezpečnosti.

Komise se bude kromě toho snažit při vyjednávání komplexních dohod EU o letecké dopravě se třetími zeměmi zajistit, aby politiky a právní předpisy stran podporovaly vysokou úroveň ochrany v pracovněprávní a sociální oblasti a aby příležitosti vytvořené dohodami neoslabil domácí pracovněprávní předpisy a normy a jejich prosazování.

Komise:

- podpoří sociální dialog, zejména prostřednictvím výboru pro sociální dialog v odvětví letectví,
- provede hlubší analýzy pracovních příležitostí a zaměstnanosti v letectví v členských státech a zpřístupní je zúčastněným stranám,
- v rámci Evropské soudní sítě pro občanské a obchodní věci vydá příručku o použitelném pracovním právu a příslušném soudu,
- zváží potřebu dalšího vyjasnění použitelného práva a příslušných soudů v souvislosti s pracovními smlouvami mobilních zaměstnanců v odvětví letectví.

2.5 Ochrana práv cestujících

V roce 2015 stále probíhá legislativní proces, jehož cílem je přijmout revidované nařízení č. 261/2004 o náhradách a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů³⁷. Komise vyzývá Evropský parlament a Radu k rychlému přijetí navrhovaných revizí. Komise mezitím zajišťuje důsledné uplatňování práv cestujících stanovených v nařízení č. 261/2004 podle výkladu Soudního dvora Evropské unie prostřednictvím vnitrostátních donucovacích orgánů. Komise v této souvislosti přijme pokyny k výkladu nařízení, aby občanům i leteckým společnostem poskytla informace o současném stavu právních předpisů, které budou relevantní až do doby přijetí navrhovaných změn. Komise rovněž vyhodnotí, jakým způsobem by bylo možné dále podpořit spolupráci mezi vnitrostátními donucovacími orgány a orgány pověřenými dodržováním horizontálních spotřebitelských pravidel.

2.6 Plně vstoupit do nové éry inovací a digitálních technologií

³⁷ Nařízení (EU) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, Úř. věst. L 46, 17.2.2004, s. 1.

Inovace hraje v odvětví letecké dopravy ústřední úlohu. Zlepšuje konkurenceschopnost, motivuje nové myšlenky, vznik nových tržních příležitostí a technologií na zvýšení bezpečnosti a výkonnosti v letectví, jejichž cílem je zajistit plynulou dopravu pro všechny. Při vývoji technologií další generace a podpoře využívání špičkových technologií je nutné vedení na úrovni EU. Lze toho dosáhnout efektivním nasměrováním evropské kreativity a finančních zdrojů.

Základem letectví jsou samozřejmě letadla, a proto je podmínkou pro existenci vysoce výkonného leteckého odvětví konkurenceschopné odvětví výroby letadel. Odvětví výroby letadel je považováno za jedno z pěti nejvyspělejších průmyslových odvětví Evropy. Pro jeho úspěch jsou i dnes klíčovým faktorem výzkum a inovace. Výrobci letadel a jejich dodavatelé vynakládají obrovské úsilí na zlepšení dopadu letectví na životní prostředí, na zvýšení bezpečnosti letecké dopravy, snížení provozních nákladů a snaží se vyhovět zvýšené poptávce po nových letadlech. Dobrým příkladem tohoto úsilí je partnerství veřejného a soukromého sektoru Clean Sky 2. Dalšími příklady tohoto úsilí je rozvoj vyspělých výrobních procesů, využívání nových materiálů a opatření, která jsou v souladu s principem oběhového hospodářství³⁸.

Branou od výzkumu a vývoje na trh je certifikace, jakožto povinná záruka dodržování předpisů v oblasti bezpečnosti a životního prostředí. Evropská agentura pro bezpečnost letectví proto musí být v takové pozici, aby mohla certifikaci připravovat a provádět efektivně a včas a zároveň si zachovala svou nezávislost a nestrannost.

Velký význam pro kapacitu letišť, výkonnost a kvalitu služeb má také zavedení a optimalizace informačních a komunikačních technologií. Pravidla EU, jimiž se řídí vydávání letenek podle kodexu chování pro používání počítačových rezervačních systémů,³⁹ již možná přestala být vhodná pro dnešní trh. Komise proto posoudí, zda je třeba stávající pravidla revidovat podle zjištěných změn. Komise dále vítá, že Evropská agentura pro bezpečnost letectví zahájila projekt Big Data⁴⁰, který umožní výrazně posílit schopnost analyzovat a sdílet velké objemy údajů a přispěje tak ke zlepšení bezpečnosti letectví využíváním informačních a komunikačních technologií.

Drony: uvolnění jejich plného potenciálu

Drony jsou technologií, která již přináší radikální změny, protože vytváří nové příležitosti pro služby a aplikace, ale zároveň s sebou nese i nové výzvy. Drony představují obrovskou příležitost pro náš výrobní průmysl, zejména pro malé a střední podniky, i pro mnoho podniků z oboru letectví i z jiných oborů, které budou moci drony využívat pro svou činnost, a zvýšit tak svou efektivitu a konkurenceschopnost. Dnešní pravidla pro bezpečnost v letectví nejsou existenci dronů přizpůsobena. Vzhledem k tomu, že se využívá široká škála dronů za velice různorodých provozních podmínek, musí být rychle zaveden rámec založený na rizicích. Tento rámec zajistí jejich bezpečné užívání v civilním vzdušném prostoru a vytvoří pro odvětví právní jistotu. V této souvislosti se bude brát ohled i na aspekty související se soukromím a ochranou údajů, bezpečností, odpovědností, pojištěním nebo životním prostředím.

Rámec na úrovni EU musí být vytvořen proto, aby se zajistila bezpečná interakce se stávajícími uživateli vzdušného prostoru podle pravidel EU a proto, aby se vytvořil velký jednotný domácí trh, který bude zvláště důležitý pro malé, střední a nově založené podniky. Z bezpečnostních důvodů se právní předpisy musejí vztahovat na všechny drony, včetně malých. V souladu s přístupem Komise ke zlepšení právních předpisů však musí být pravidla přiměřená riziku, aby se zajistilo, že nový rozvoj není omezován zbytečně obsáhlými a nákladnými pravidly a postupy. Komise se rovněž bude v nejvyšší možné míře snažit vycházet z norem odvětví.

Komise:

³⁸ Balíček o oběhovém hospodářství.

³⁹ Nařízení (ES) č. 80/2009 ze dne 14. ledna 2009, Úř. věst. L 35, 4.2.2009, s. 47.

⁴⁰ Viz pracovní dokument útvarů Komise, kapitola 5.

- navrhuje základní právní rámec pro bezpečný rozvoj provozu dronů v EU jako součást nového základního nařízení o bezpečnosti letectví, které nahrazuje nařízení č. 216/2008,
- pověří Evropskou agenturu pro bezpečnost letectví přípravou podrobnějších pravidel, která umožní provoz dronů a vývoj norem pro toto odvětví.

2.7 Příspěvek k vytváření odolné energetické unie a do budoucna orientované politiky změny klimatu

Budoucí konkurenceschopnost evropského odvětví letecké dopravy a jeho ekologické udržitelnosti jsou nerozlučně spojeny. Pravidelné a holističtější monitorování a podávání zpráv o dopadech na životní prostředí a o pokroku při provádění různých politik a opatření v celém systému letecké dopravy v EU pomůže získat informace o dopadech odvětví na životní prostředí a významně přispěje k přijímání dalších politických rozhodnutí. Vysoké normy v oblasti životního prostředí je třeba zachovat a postupně zvyšovat, aby se zajistilo, že se letectví rozvíjí udržitelným způsobem a odstraňuje se nebo snižují jeho negativní dopady na ekosystémy a občany.

Pokud jde o emise z letectví, EU zavedla pro řešení problematiky emisí skleníkových plynů⁴¹, a to i emisí z letadel, výkonné regulační nástroje, například systém obchodování s emisemi (EU ETS).

Důležitou roli při řešení problematiky emisí skleníkových plynů z mezinárodního leteckého sektoru hraje Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO). Aby EU dosáhla do roku 2020 cíle uhlíkově neutrálního růstu, podílí se prostřednictvím svých členských států působících v ICAO na vypracování solidního celosvětového tržního mechanismu, který by měl začít fungovat v roce 2020, s případnými pozdějšími revizemi, i na přijetí prvních norem emisí CO₂ pro letadla. Na shromáždění ICAO v roce 2016 by se Evropa měla snažit zapojit ostatní regiony světa a usilovat o zavedení skutečně celosvětového mechanismu.

V souladu s agendou energetické unie ke snížení dopadů letectví na životní prostředí významně přispějí také stávající výzkumná a vývojová opatření v oblasti inovačních „zelených“ technologií, včetně vývoje vyspělých biopaliv a jejich uvádění na trh. Programy EU se týkaly především modernizace uspořádání letového provozu a snížení dopadu na životní prostředí (Clean Sky). Projekt výzkumu uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe přispěje k úsporám paliv a k potenciálnímu snížení emisí CO₂ o 50 milionů tun. Odvětví již také samo přijalo určité iniciativy a mělo by zvažovat vymezení osvědčených postupů. Mělo by se dále pokračovat ve snižování emisí NO_x z letadel, aby se snížil dopad na lidské zdraví.

Environmentální výkonnost poskytování letových navigačních služeb se stala součástí režimu výkonnosti v rámci jednotného evropského nebe. Výkonnost systému uspořádání letového provozu „gate to gate“, tedy od zahájení pojiždění pro vzlet až do ukončení pojiždění po přistání, by měla být zlepšena, pokud jde o cíle v oblasti životního prostředí, včetně snížení hluku a emisí plynoucích z přesunů letadel na letišti.

Hluk z letecké dopravy kolem letišť má v Evropě přímý dopad na zhruba 4 miliony občanů⁴². Nové nařízení EU o řízení provozních omezení ke snížení hluku zajistí, aby se od června 2016 v celé Evropě používaly v oblasti provozních omezení osvědčené postupy a příslušné rozhodování vycházelo z důkazů. EU v současné době rovněž přijímá novou mezinárodní normu pro hluk, která by měla platit pro nové typy velkých letadel od roku 2017. Problémem pro občany žijící kolem letišť je kromě hluku také špatná kvalita vzduchu, největší dopad na veřejné zdraví přitom mají velmi jemné částice. Komise a členské státy budou tuto problematiku dále řešit spolu s odvětvím a mezinárodními partnery v ICAO s cílem snížit dopady letecké dopravy na znečištění ovzduší.

⁴¹ Směrnice 2003/87/ES ze dne 13. října 2003, Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32.

⁴² <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/exposure-to-and-annoyance-by-1/assessment>.

Komise uvítala zveřejnění Zprávy o dopadu evropské letecké dopravy na životní prostředí, kterou vypracovaly Evropská agentura pro bezpečnost letectví, agentura Eurocontrol a Evropská agentura pro životní prostředí. Tato zpráva členským státům EU a odvětví umožní lépe sledovat environmentální výkonnost odvětví letecké dopravy a monitorovat efektivitu různých opatření a politik.

III. PROVEDENÍ LETECKÉ STRATEGIE V PRAXI A KROKY DO BUDOUCNA

3.1 Potřeba kolektivního úsilí

Evropské letectví si může zachovat svou konkurenceschopnost jen za předpokladu, že všechny zúčastněné strany z veřejného a soukromého sektoru budou řešit hlavní výzvy, s nimiž se dnes musí evropské letectví vyrovnat, uceleně a budou jednat doplňkově a koordinovaně. Právě takový přístup je třeba k převedení opatření navrhovaných v této strategii na hmatatelné výsledky.

Členské státy a všechny zúčastněné strany, včetně leteckých společností, letišť, poskytovatelů letových navigačních služeb, výrobců a sociálních partnerů, přitom mají svou úlohu: jen efektivní spolupráce zajistí, aby evropské letectví v budoucnosti globálně uspělo. V některých případech mohou být zájmy jednotlivých stran protichůdné. Měli bychom ale vždy, kdy je to možné, najít způsob, jak jednat jako tým. Důležitou roli by měl hrát sociální dialog, zejména v rámci výboru pro odvětvové kolektivní vyjednávání v oblasti civilního letectví.

Je třeba také prokazovat jednotu na mezinárodní úrovni. Evropská unie musí v mezinárodních organizacích a při jednáních se třetími zeměmi mluvit jedním hlasem. Komise kromě toho, že bude jako základní prvek externí činnosti EU v oblasti letectví vyjednávat komplexní dohody o letecké dopravě, také dále naléhat na rychlé uzavření ratifikačního procesu revidované úmluvy o agentuře Eurocontrol a protokolu o přistoupení EU. Bude rovněž plně podporovat činnosti Mezinárodní organizace pro civilní letectví, které se týkají norem bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy, uspořádání letového provozu a životního prostředí.

3.2 Investice do výzkumu v oblasti letectví

Katalyzátorem pro rozvoj letectví a faktorem umožňujícím jeho růst budou inovace a digitalizace. Komise je přesvědčena, že vhodné soukromé a veřejné investice do technologie a inovací zajistí vedoucí úlohu Evropy v mezinárodním letectví. Evropská unie plánuje investovat do projektu výzkumu uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe (SESAR) 430 milionů EUR⁴³ každý rok až do roku 2020. Odhaduje se, že včasné zavedení řešení vypracovaných projektem SESAR může potenciálně vést k vytvoření více než 300 000 nových pracovních míst.

Komise podporuje výzkum a inovace v odvětví letectví prostřednictvím partnerství veřejného a soukromého sektoru, rámcovým programem Horizont 2020, evropskými strukturálními a investičními fondy a Evropským fondem pro strategické investice a zároveň zajišťuje, aby přijatá opatření odpovídala politice EU v oblasti bezpečnosti. Velký význam mají také výzkum a inovace v odvětví výroby letadel a vyspělých paliv, jak bylo zdůrazněno ve zprávě „Flightpath 2050“, kterou vypracovala skupina na vysoké úrovni pro letecký výzkum. Toto úsilí je třeba doprovázet efektivní kombinací veřejného a soukromého financování, například i na úrovni EU, velkými příspěvky z partnerství veřejného a soukromého sektoru, například Clean Sky a SESAR doplněnými výzkumnými a inovačními akcemi financovanými přímo z výzkumného programu Horizont 2020, evropských strukturálních a investičních fondů a Evropského fondu pro strategické investice.

Komise bude nadále aktivně podporovat efektivní koordinaci těchto nástrojů a posoudí, jakým způsobem by mohl Investiční plán pro Evropu⁴⁴ podpořit letectví, zejména vývoj vyspělých evropských leteckých produktů a služeb a jejich uvádění na trh. Rozvoj strategické infrastruktury a

⁴³ Předpokládaný průměrný roční příspěvek na období 2014–2020.

⁴⁴ Sdělení Komise Investiční plán pro Evropu, COM(2014) 0903 final.

udržitelné dopravy patří také mezi klíčové cíle úvěrové politiky Evropské investiční banky v odvětví dopravy⁴⁵.

3.3 Závěry a vyhlídky

Letectví se stalo katalyzátorem ekonomického růstu: vysoce výkonné odvětví letectví přispívá ke zdravému hospodářství EU.

Evropská unie již tím, že vytvořila jednotný trh letectví, začala měnit podmínky, v nichž se odvětví rozvíjí. Cílem při vytváření jednotného trhu bylo podpořit zájmy spotřebitelů, snížit překážky obchodu, zachovat rovné soutěžní podmínky pro všechny provozovatele, podpořit inovaci, zachovat vysokou úroveň bezpečnosti a zapojit do procesu všechny zúčastněné strany.

Tyto zásady je třeba uplatňovat i na celosvětové úrovni. Letecké odvětví EU se musí vyvíjet souběžně s tempem růstu a změn tím, že se odvětví a občanům EU zajistí přístup na klíčové rostoucí trhy. Úspěch vnitřního trhu letectví EU a zásady a pravidla, na nichž je postaven, je třeba na mezinárodní úrovni prosazovat ambiciózní externí politikou EU v oblasti letectví a prostřednictvím jednání s klíčovými partnery.

Opatření na úrovni EU jsou potřebná k překonání nedostatků souvisejících s kapacitou a efektivností, plynoucích z neefektivního využívání stávajících zdrojů (vzdušný prostor, letadla) a z omezení trhu. Letectví se musí stát nedílnou součástí intermodální dopravy, která zajistí co nejlepší možné propojení, které pak bude přispívat k růstu evropského hospodářství.

EU by měla prosazovat politiky zaměřené na optimalizaci investic a podmínek na trhu, které mají dopad na letecký průmysl, a zlepšovat regulační rámec, souběžně s tím by také měla udržovat nejvyšší standardy EU pro bezpečnost, ochranu před protiprávními činy, životní prostředí a občany. Komise je rovněž přesvědčena, že inteligentní investice do technologie a inovací zajistí vedoucí úlohu Evropy v mezinárodním letectví.

Úspěšné provádění této strategie pro letectví bude záviset na ochotě všech zúčastněných stran koherentně a konsistentně spolupracovat. Letectví je celosvětové odvětví a všechny prvky letecké sítě EU vytvářejí hodnotu. Pouze konkurenceschopný a udržitelný sektor letecké dopravy Evropě umožní udržet si v zájmu občanů a průmyslu vedoucí pozici.

⁴⁵ Úvěrová politika EIB v odvětví dopravy revidovaná v roce 2011: <http://www.eib.org/infocentre/publications/all/eib-transport-lending-policy.htm>

ORIENTAČNÍ AKČNÍ PLÁN STRATEGIE PRO LETECTVÍ

DOKONČENÍ INTERINSTITUCIONÁLNÍHO PROCESU	
2016	Přezkum nařízení o letištních časových intervalech č. 545/2009
2016	Přezkum nařízení o právech cestujících č. 216/2004
2016	SES2+: Přezkum rámce pro jednotné evropské nebe
2016-7	Dokončení ratifikačního procesu souvisejícího s protokolem o přistoupení EU k agentuře Eurocontrol
LEGISLATIVNÍ NÁVRHY KOMISE*	
2015	Přezkum základního nařízení o bezpečnosti letectví č. 216/2008, včetně zavedení ustanovení o dronech
2016	Opatření pro potírání nekalých postupů (přezkum nařízení č. 868/2004)
PROVÁDĚCÍ AKTY KOMISE	
2017	Přezkum funkcí struktury uspořádání letového provozu, včetně výběru manažera struktury
2019	Přezkum systému výkonnosti (gate to gate)
MEZINÁRODNÍ ROZMĚR	
2015	Povolení sjednat komplexní dohody EU o letecké dopravě
2016	Povolení sjednat bilaterální dohody o bezpečnosti v letectví s Čínou a Japonskem
2016-7	Zahájení nových dialogů o letectví s klíčovými partnery
METODICKÉ DOKUMENTY	
2016	Pokyny o právech cestujících
2016	Pokyny o vlastnictví a kontrole
2016	Pokyny o závazcích veřejné služby
2016-7	Osvědčené postupy týkající se minimálních úrovní služby při řízení vzdušného prostoru
KONTROLA ÚČELNOSTI PŘEDPISŮ	
2018	Kodex chování pro používání počítačových rezervačních systémů, pokud jde o distribuci produktů leteckých společností
STUDIE A HODNOCENÍ**	
2017-8	Nařízení (ES) č. 1008/2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb
2016-7	Nařízení (ES) č. 996/2010 o pravidlech pro šetření nehod
2016-7	Nařízení (ES) č. 2111/2005 o bezpečnostním seznamu leteckých dopravců sestaveném EU
2016-7	Směrnice o letištních poplatcích 2009/12/ES
2017	Směrnice o odbavovacích službách 96/67/ES

* Na legislativní návrhy se budou vztahovat požadavky Komise související se zlepšováním právní úpravy.

** Na základě hodnocení může být iniciováno předložení legislativních návrhů.