

**SK**

**SK**

**SK**



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 25.6.2008  
KOM(2008) 389 v konečnom znení

**OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU  
HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV**

**Jednotný európsky vzdušný priestor II: smerom k udržateľnejšej a výkonnejšej leteckej  
doprave**

{SEK(2008) 2082}

# OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV

## Jednotný európsky vzdušný priestor II: smerom k udržateľnejšej a výkonnejšej leteckej doprave

### 1. ÚVOD

Masívny nárast dopytu po leteckej doprave nadmerne **zaťažuje kapacitu** infraštruktúry: 28 000 letov denne poskytovaných 4 700 komerčnými lietadlami posúva letiská a manažment letovej prevádzky (ATM) za hranice ich možností. **Fragmentácia** manažmentu letovej prevádzky sťažuje optimálne využívanie kapacít a pre letectvo predstavuje zbytočné finančné zaťaženie. **Bezpečnostné** požiadavky sa musia zlepšovať súbežne s nárastom v doprave. Zvyšovaním povedomia o životnom prostredí sa takisto vyvíja tlak na leteckú dopravu, aby preukázala svoj **environmentálny výkon**.

Na vyriešenie týchto problémov prišla Komisia s balíkom návrhov.

Po prvé, existujúce **právne predpisy o jednotnom vzdušnom priestore** je potrebné sprísniť, aby zodpovedali požiadavkám v oblasti výkonnosti a životného prostredia. Po druhé, program **SESAR** (Výskum manažmentu letovej prevádzky v jednotnom európskom vzdušnom priestore) má v budúcnosti poskytnúť nové technológie. Po tretie, právomoci **Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva** (EASA) sa musia rozšíriť na letiská, manažment letovej prevádzky a letecké navigačné služby. Po štvrté, je potrebné zaviesť „**akčný plán pre kapacitu, účinnosť a bezpečnosť letísk**.“

### 2. JEDNOTNÝ EURÓPSKY VZDUŠNÝ PRIESTOR I: ZÁKLAD PRE ZMENU<sup>1</sup>

Prijatie právnych predpisov o jednotnom európskom vzdušnom priestore v roku 2004 (SES I) presunulo manažment letovej prevádzky do spoločnej dopravnej politiky. Skutočný „jednotný“ vzdušný priestor sa však ešte nepodarilo dosiahnuť.

#### 2.1. Úspechy jednotného európskeho vzdušného priestoru

„Metóda Spoločenstva“ (štandardný postup rozhodovania EÚ) už priniesla prvé výsledky. Vytvoril sa inštitucionálny rámec, ktorý zahŕňa výbor pre jednotný vzdušný priestor, poradný orgán odvetvia, sociálny dialóg<sup>2</sup> a Eurocontrol<sup>3</sup> a ktorý prispel k zavedeniu týchto pravidiel.

Jednotný vzdušný priestor posilnil bezpečnosť. Členské štáty začali odlišovať dohľad od poskytovania služieb. Odborné znalosti v oblasti bezpečnosti zakotvené v regulačných požiadavkách bezpečnosti Eurocontrolu sa stali súčasťou právnych predpisov Spoločenstva. Od 20. júna 2007 podliehajú letecké navigačné služby osvedčovaniu. Stanovili sa normy pre odbornú spôsobilosť riadiacich letovej prevádzky, aby sa zabezpečilo bezpečné poskytovanie služieb a tiež pružné riadenie zdrojov aj cez národné hranice.

Riadne účtovné normy a prijatie nariadenia o poplatkoch predstavujú prvé kroky na ceste k hospodárskej efektívnosti<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> KOM(2007) 845, 20.12.2007.

<sup>2</sup> Výbor pre sociálny dialóg v odvetví civilného letectva, zriadený podľa rozhodnutia Komisie č. 98/500/ES z 20. mája 1998, rozšírený na manažment letovej prevádzky.

<sup>3</sup> Európske spoločenstvo sa stalo členom organizácie Eurocontrol na základe rozhodnutia Rady č. 11053/2 Letectvo 121 zo 17.7.2002.

Medzičasom boli prijaté opatrenia na urýchlenie technologických inovácií. Presahujúc rámec pravidiel pre interoperabilitu, projekt SESAR bol spustený ako technologická a priemyselná zložka jednotného európskeho vzdušného priestoru. Projekt sa organizuje v troch fázach. Vo fáze definovania (2004-2008 — 60 mil. EUR) sa vypracoval „hlavný plán SESAR“ na zavedenie budúceho systému manažmentu letovej prevádzky. Nasledujúcou fázou je výskum a vývoj systému pod vedením spoločného podniku SESAR (2008-2016 — 2,1 mld. EUR). Zavádzanie sa začne od roku 2013.

## 2.2. Ešte treba prekonať jednu etapu

Jednotný európsky vzdušný priestor nepriniesol v niektorých významných oblastiach očakávané výsledky. V procese integrácie v rámci funkčných blokov vzdušného priestoru, bez ohľadu na národné hranice, sa objavili početné prekážky, najmä politického a hospodárskeho charakteru. Riadenie letovej prevádzky sa chybne stotožňuje so suverenitou: vo vzťahu k povinnostiam členských štátov (a súvisiacej zodpovednosti) za ich vzdušný priestor a k zapojeniu vojenských zložiek. Hoci sa uznáva zložitosť tohto argumentu, namiesto hľadania inovatívnych riešení pri uplatňovaní suverenity sa využil na zablokovanie cezhraničnej integrácie.

Členské štáty ešte nepodnikli kroky na **zlepšenie nákladovej efektívnosti**. Nie je evidentný takmer žiadny pokrok v celkovej efektívnosti, pokiaľ ide o koncepciu a využívanie európskej siete letových trás.

## 3. VÝZVY PRE LETECTVO

Od spustenia jednotného vzdušného priestoru v roku 2000 sa udiali mnohé veci. Politika rozšírenia spolu s aktívnou susedskou politikou rozšírila európsky trh leteckej dopravy na 37 krajín s viac ako 500 miliónmi obyvateľov<sup>5</sup>. Neustále rastúci jednotný trh leteckej dopravy vytvára z EÚ globálneho hráča. Od júla 2002 zodpovedá za kvalitnú a jednotnú úroveň bezpečnosti Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (EASA). Globálne otepľovanie navyše stále zvyšuje obavy o životné prostredie.

### 3.1. Udržateľnosť leteckej dopravy

Súčasná veda poukazuje na činnosť ľudí ako na hlavný zdroj zmeny klímy. Lietadlá spôsobujú hluk a emisie. Letectvo je v súčasnosti zodpovedné za približne 3 % všetkých emisií CO<sub>2</sub> v Európe, a pritom veľmi rýchlo rastie.

Aby sa naplnili výskumné snahy a systém obchodovania s emisiami v Spoločenstve<sup>6</sup>, manažment letovej prevádzky musí tiež prispievať k udržateľnému letectvu. Lietadlá by mali lietať najkratšími trasami s optimálnymi profilmi dráhy letu<sup>7</sup>.

---

<sup>4</sup> Nariadenie Komisie č. 1794/2006 zo 6. decembra 2006, ktorým sa stanovuje spoločný systém spolplatňovania leteckých navigačných služieb (Ú. v. EÚ L 341 zo 7.12.2006).

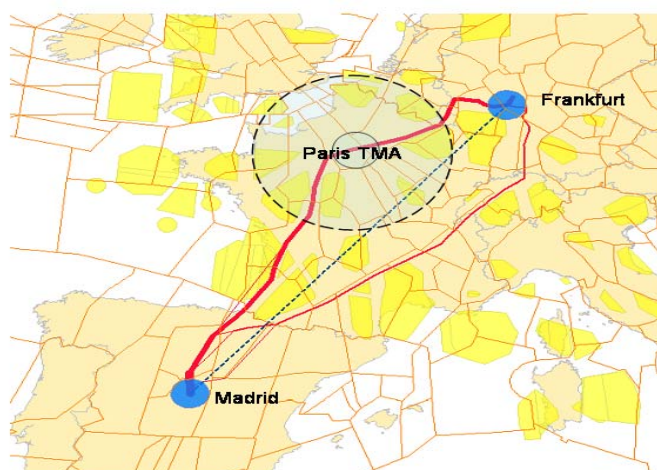
<sup>5</sup> Niektoré susedské krajiny sa rozhodli vstúpiť do spoločného európskeho leteckého priestoru, aby tak podnietili rast a zamestnanosť.

<sup>6</sup> Vráťane Spoločnej technologickkej iniciatívy Čistá obloha

<sup>7</sup> Vo vysokej nadmorskej výške fungujú motory lepšie a kostra lietadla má menší odpor vzduchu.

## Graf 1: Potreba kratších trás

*Mozaika národných trás: Lietadlá nelietajú najkratšou trasou.*



Kratšie trasy umožnia úsporu takmer 5 miliónov ton CO<sub>2</sub> ročne. V dôsledku fragmentácie vzdušného priestoru lieta lietadlo v priemere o 49 km dlhšiu trasu, ako je absolútne potrebné. 63 % neefektívnych trás sa môže vyriešiť v rámci národných hraníc. Členské štáty sú však neochotné riešiť tento problém fragmentácie vzdušného priestoru. Trasy určujú príjmové toky poskytovateľov leteckých navigačných služieb<sup>8</sup>. Členské štáty musia prideliť cvičné priestory vojenskej zložke, avšak kedysi odľahlé oblasti sa v súčasnosti stali oblasťami s najhustejšou premávkou. Súčasný proces nie je dostatočne silný na to, aby zlepšil koncepciu siete.

Na manažment prevádzky v blízkosti letísk negatívne vplyva pravidlo „kto prv príde, ten prv berie“ a nekonzistentnosť medzi činnosťami letiska a manažmentu letovej prevádzky. Letiskové prevádzkové intervaly<sup>9</sup> sa pridelujú nezávisle od letových plánov<sup>10</sup>. Chýbajúci holistického sieťový prístup vedie k zbytočnému hluku a emisiám.

Zlepšením manažmentu letovej prevádzky a prevádzky letísk je možné znížiť emisie v priemere o 7 až 12 % na let alebo o 16 miliónov ton emisií CO<sub>2</sub> ročne.

<sup>8</sup> Prevádzkovateľom lietadiel sa poplatky stanovujú na základe vzdialenosti, ktorú lietadlo preletelo v rámci národného vzdušného priestoru (vynásobenej koeficientom hmotnosti) podľa naposledy predloženého letového plánu.

<sup>9</sup> Prevádzkový interval je čas, keď môže lietadlo využívať odletovú a prístávaciu dráhu alebo vzdušný priestor.

<sup>10</sup> Každý pilot musí pred odletom predložiť „letový plán“. Počet letových plánov označuje dopyt po leteckých navigačných službách.

**Tabuľka 1: Úspora času (v minútach) a paliva (v kg) pri zlepšení letových činností**

	Čas	Palivo	Palivo v % na priemerný let
Kratšie trasy	4 min	150 kg	3,7 %
Zlepšený profil dráhy letu	0,0min	23 kg	0,6 %
Lepšie postupy priblíženia	2 – 5 min	100 – 250 kg	2,5 – 6 %
Lepšia prevádzka letísk	1 – 3 min	13 – 40 kg	0,3 – 0,9 %
Celková úspora na jeden let	8 – 14 min	300 – 500 kg <sup>11</sup>	7 – 11 %
Priemerný let v rámci EÚ	96 min	3 000 kg	100 %

Zdroj: Správa o preskúmaní výkonnosti, 2007, s. 58

### 3.2. Výkonnosť poskytovateľov leteckých navigačných služieb

Súčasný samoregulačný režim vedie k rôznym výkonnostiam. Vo všeobecnosti dobrú výkonnosť niektorých subjektov vyvažuje zlá výkonnosť iných.

#### 3.2.1. Bezpečnosť

Bezpečnosť nemožno nikdy považovať za samozrejmosť. Európa môže vykazovať vynikajúcu bezpečnostnú úroveň, ale medzi jednotlivými členskými štátmi sa bezpečnostné procesy značne odlišujú; bezpečný manažment prevádzky a leteckých navigačných služieb sa musí vylepšiť a nájsť spoločné pravidlá, ktoré vytvorí jeden orgán a jednotne povinne zavedú všetci. Pre letiská existujú pravidlá ICAO, ale neposkytujú požadované rovnaké východiskové podmienky. Vo všeobecnosti chýba sektoru letectva konzistentný bezpečnostný prístup. To takisto zhoršuje účinnosť bezpečnostného dohľadu. Napriek dobrým výsledkom v oblasti bezpečnosti je potrebné úroveň bezpečnosti neustále súbežne zvyšovať s narastajúcou dopravou.

#### 3.2.2. Letová efektívnosť

Súčasná európska sieť trás je stále zlúčením vnútroštátnych trás. Konceptia letových trás je v mnohých prípadoch výsledkom historických vnútroštátnych faktorov. Trasy pre vnútroeurópske lety sú približne o 15 % menej efektívne v porovnaní s trasami vnútroštátnych letov. Okrem toho nie je sieť letových trás vždy dobre zosúladená s dopravou v Európe. Najkratšie dostupné trasy sa málo využívajú pre nedostatok presných informácií v reálnom čase<sup>12</sup>.

Vzdušný priestor je obmedzeným zdrojom, ktorý musí uspokojiť požiadavky užívateľov vzdušného priestoru civilného aj vojenského letectva. Jeho efektívne využívanie závisí od toho, ako sú všetky fázy letu, vrátane príslušného plánovania a prípravy, zahrnuté do plynulých činností leteckej a pozemnej dopravy a od spôsobu vybavovania nových užívateľov, ako sú napr. bezpilotné letecké dopravné prostriedky alebo veľmi ľahké prúdové lietadlá.

Lietadlá by mali preto využívať kratšie a lepšie trasy na zlepšenie udržateľnosti leteckej dopravy.

<sup>11</sup> Jeden liter paliva predstavuje 3,15 kg emisií CO<sub>2</sub>.

<sup>12</sup> Komisia pre preskúmanie výkonnosti, 2007, Hodnotenie manažmentu letovej prevádzky v Európe v kalendárnom roku 2006, Eurocontrol, Brusel, s. 51 a nasl.

### 3.2.3. Kapacita/meškania

Dramatické meškania letov v roku 1999 boli priamym podnetom na spustenie jednotného vzdušného priestoru. Situácia sa odvtedy zlepšila aj v dôsledku poklesu leteckej dopravy po 11. septembri a SARS, ale v posledných rokoch začal počet meškaní opäť postupne rásť: kapacita nezodpovedá rastúcemu dopytu. Meškania predstavujú značné náklady pre poskytovateľov, cestujúcich aj hospodárstvo ako celok<sup>13</sup>.

Meškania znamenajú nedostatok kapacít alebo ich neefektívne využívanie. Zabezpečovanie kapacít si vyžaduje dlhodobú stratégiu s účinným plánovaním a záväzok jej včasného a úplného vykonávania. V takejto stratégii by sa mali brať do úvahy všetky príčiny meškaní vrátane riadenia toku, kapacity riadenia a plánovania letových poriadkov na letisku. Okrem toho by sa malo dať zasiahnuť pri riešení úzkych miest, ktoré majú negatívny vplyv na celú sieť.

### 3.2.4. Nákladová efektívnosť

Riadenie letovej prevádzky je služba všeobecného záujmu poskytovaná **prirodzeným monopolom**. Kým hospodárska súťaž v letectve viedla k zníženiu nákladov a k cenovo dostupnejším letenkám, relatívne náklady na riadenie letovej prevádzky vzrástli. Riadenie letovej prevádzky predstavuje 8 až 12 % ceny letenky. Hoci právo Spoločenstva umožňuje členským štátom využívať stimuly na zlepšenie nákladovej efektívnosti, žiadny z nich tak od roku 2004<sup>14</sup> neurobil.

Niektorí poskytovatelia služieb sa začínajú viac orientovať na nákladovú efektívnosť, stále však existujú široké možnosti na zlepšenie. Fixné náklady, najmä podporné náklady, by mali mať prospech z úspor z rozsahu. A predovšetkým by sa mala zlepšiť produktivita riadiacich letovej prevádzky<sup>15</sup>.

Aj napriek technickej povahe zostáva riadenie letovej prevádzky ešte stále v prvom rade remeslom. Riadiaci aj piloti stále používajú rádiovú hlasovú komunikáciu. Zatiaľ čo sa kabíny pilotov zautomatizovali, pracovné metódy riadiacich letovej prevádzky sa v podstate nezmenili. Nárast prevádzky sa rieši úmerným nárastom zariadení i počtu pracovníkov, a tým aj nákladov: kapacita sa zvyšuje najmä otváraním nových „sektorov“ spravovaných dvoma riadiacimi.

Aj napriek obmedzeniam, v rámci ktorých sa ATM doteraz prevádzkoval, je možné pozorovať aj zlepšenie výkonnosti hlavne vďaka prispeniu zo strany riadiacich letovej prevádzky a personálu.

---

<sup>13</sup> Dlhšie meškania majú obzvlášť rušivé účinky: dve percentá zrušených letov sú zodpovedné za 2/3 celkových omeškaní. V roku 2007 sa počet omeškaní vyšplhal na 21,5 mil. minút s nákladmi 1,3 mld. EUR.

<sup>14</sup> Spojené kráľovstvo má vypracovaný systém cenového limitu pre traťové služby a na letiskách prevádzkuje riadenie letovej prevádzky na trhovom základe. Nemecko nedávno zaviedlo hospodársku súťaž v riadení letovej prevádzky na niektorých regionálnych letiskách. Niektoré z ostatných štátov plánujú zaviesť podobné opatrenia.

<sup>15</sup> Komisia pre preskúmanie výkonnosti vypočítala produktivitu vo výške 0,71 kombinovaných letových hodín na hodinu riadiaceho letovej prevádzky v roku 2005. To znamená, že riadiaci má monitorovať len 0,7 lietadiel v danom okamihu, pri najlepšej výkonnosti 1,65 a najmenej 0,35.

### 3.3. Fragmentácia

Americký systém riadenia letovej prevádzky zvláda dvojnásobne viac letov s podobným rozpočtom z 20 riadiacich centier. Fragmentácia európskeho systému je dôsledkom histórie, keď bolo riadenie letovej prevádzky úzko spojené so suverenitou, a tým sa obmedzovalo len v rámci vnútroštátnych hraníc.

Fragmentácia má viacero dôsledkov: mnohé z približne 60 oblastných riadiacich centier v Európe sú pod úrovňou optimálnej ekonomickej veľkosti; pretrváva duplikácia systémov v dôsledku nesynchronizovaného zavádzania technologických zmien a nekoordinovaného obstarávania, čo vedie k vysokým nákladom na údržbu a nepredvídané udalosti v prípade zariadení, ktoré nie sú interoperabilné; náklady na výskum, odbornú prípravu a administratívu sú neúmerne vysoké. Fragmentácia stojí každoročne **1 mld. EUR**.

### 4. VÝZVA NA ČINNOSŤ: EURÓPA MUSÍ POSKYTOVAŤ PLYNULÝ VZDUŠNÝ PRIESTOR

Užívatelia vzdušného priestoru a cestujúci platia **zbytočné náklady** z dôvodu neefektívnosti v reťazci leteckej dopravy, čase, spotrebe palív a peniazoch. SES I mal podniknúť letecký priemysel k činnosti, ale členské štáty nedostatočne využili nástroje, ktorými sa mala zlepšiť výkonnosť: určenie poskytovateľov služieb, využívanie hospodárskych stimulov, otvorenie trhu, zmeny v štruktúre trás, zriadenie funkčných blokov vzdušného priestoru a pod.<sup>16</sup> Preto komisia pre preskúmanie výkonnosti požaduje **kvantifikované ciele**.

Skupina na vysokej úrovni pre budúci európsky regulačný rámec pre oblasť letectva<sup>17</sup> vyzýva k jednotnému využívaniu „**metódy Spoločenstva**“, pri ktorej sú rozhodnutia prijaté na európskej úrovni kvalifikovanou väčšinou a vykonávanie sa ponechá na silnom partnerstve medzi členskými štátmi a Spoločenstvom.

Aby sa stal európsky vzdušný priestor bezpečnejším a udržateľnejším, Komisia predložila balík návrhov. Je potrebné pozmeniť a doplniť štyri nariadenia o SES na zavedenie **výkonnostného rámca** vrátane vytýčenia kvantifikovaných cieľov. Rozšírenie právomocí EASA na pokrytie všetkých článkov reťazca bezpečnosti leteckej dopravy zlepši **bezpečnosť**. Schválenie hlavného plánu ATM urýchli **technologické** inovácie. Akčný plán pre letiská pomôže riešiť **kapacitu** vo vzduchu aj na zemi.

Úspech týchto návrhov závisí vo veľkej miere od aktívneho **zapojenia** zainteresovaných strán, obzvlášť vojenskej zložky a personálu. Spoločná dopravná politika v rámci manažmentu letovej prevádzky je založená na civilnom systéme, do ktorého členské štáty musia zahrnúť záujmy obrany. To vyžaduje úzke zapojenie **vojenskej zložky** do inštitucionálneho rámca. Výbor pre jednotný vzdušný priestor spolu s príslušnou účasťou vojenskej zložky bude preto zohrávať strategickú úlohu.

Kvalita leteckých navigačných služieb závisí od **kompetentnosti** personálu. Základom bezpečnostnej politiky je „spravodlivé posudzovanie“. Všetky zainteresované strany tohto reťazca podávania správ musia prispievať k tomuto spravodlivému posudzovaniu. Vo všeobecnosti priemysel leteckej dopravy podstúpi štrukturálnu zmenu. Tento vývoj musí byť primerane riadený. Preto by sa mala naďalej podporovať **sociálna dimenzia**, aby sa zaistila aktívna účasť personálu.

<sup>16</sup> Komisia pre preskúmanie výkonnosti, Eurocontrol, 2006, *Preskúmanie vplyvu iniciatívy jednotného európskeho vzdušného priestoru na výkonnosť manažmentu letovej prevádzky*, Brusel, s. iii – nezávislé hodnotenie na žiadosť Európskej komisie.

<sup>17</sup> Skupina na vysokej úrovni pre budúci európsky regulačný rámec pre oblasť letectva, 2007, „*Rámec pre zlepšenie výkonnosti*“, Brusel, 47 s.

## 5. PRVÝ PILIER: REGULÁCIA VÝKONNOSTI

Návrhy založené na SES I posilnia existujúce nástroje a zabezpečia regulačný rámec. Prvé opatrenie zavádza systém **regulácie výkonnosti** prostredníctvom vytýčenia cieľov. Druhé urýchľuje iniciatívy na integrovanie poskytovania služieb v rámci **funkčných blokov vzdušného priestoru** ako spôsob dosahovania výkonnostných cieľov. Tretie opatrenie posilňujúce **funkciu riadenia siete** priamo prispeje k zlepšeniu celkovej výkonnosti siete.

### 5.1. Zlepšiť výkonnosť systému ATM

Nezávislý **orgán na preskúmanie výkonnosti** monitoruje a hodnotí výkonnosť systému. Vytvára ukazovatele pre viaceré oblasti výkonnosti a navrhuje ciele pre celé Spoločenstvo (meškania, znižovanie nákladov, skracovanie trás). Zainteresované strany budú môcť prispieť k vymedzeniu a výberu ukazovateľov, aby sa zvýšilo ich všeobecné akceptovanie. Národné dozorné orgány sú takisto vyzvané vyjadriť svoje pripomienky, prípadne vytvorením spoločného reprezentačného stretnutia na výmenu názorov.

**Komisia schváli** výkonnostné ciele a odovzdá ich národným dozorným orgánom. Tie vedú rozsiahle konzultácie najmä s užívateľmi vzdušného priestoru, aby sa dohodli na návrhoch vnútroštátnych/regionálnych cieľov, ktoré sú v súlade s celosieťovými požiadavkami.

Dohodnuté ciele sú **záväzné**. Poplatky za trasu zaplatené poskytovateľom leteckých navigačných služieb<sup>18</sup> sa použijú ako stimul na zabezpečenie dôveryhodnosti regulácie výkonnosti.

### 5.2. Uľahčenie integrácie poskytovania služieb

Výzva spočíva v premene celého radu súčasných iniciatív pre funkčné bloky vzdušného priestoru na skutočné **nástroje regionálnej integrácie**, aby sa dosiahli výkonnostné ciele. Medzičasom sa Komisia pri stanovovaní funkčných blokov vzdušného priestoru pridrižava prístupu „zhora-nadol.“<sup>19</sup>

Komisia podporí súčasné iniciatívy na vytvorenie funkčných blokov vzdušného priestoru:

- stanovením pevne určených lehôt na vykonávanie (najneskôr do konca roka 2012),
- rozšírením rozsahu pôsobnosti od vzdušného priestoru v nižších letových hladinách až po letisko,
- odstránením vnútroštátnych právnych a inštitucionálnych prekážok.

### 5.3. Posilnenie funkcie riadenia siete

Funkcia riadenia siete pomáha poskytovateľom služieb a užívateľom nájsť optimálne riešenia „gate-to-gate“ z pohľadu európskej siete, čím sa dopĺňa regulácia výkonnosti. Zahŕňa celý rad úloh vykonávaných rozličnými subjektmi:

- Koncepcia európskej siete trás: zabezpečiť, že miestne koncepčné riešenia sú v súlade s požiadavkami efektívnosti európskej siete v rámci multimodálnej politiky, a že užívatelia leteckého priestoru môžu lietať optimálnymi trajektóriami,

<sup>18</sup> Nariadenie Komisie č. 1794/2006 zo 6. decembra 2006, ktorým sa stanovuje spoločný systém spoplatňovania leteckých navigačných služieb.

<sup>19</sup> Článok 5 ods. 4 nariadenia č. 551/2004 z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi (Ú. v. EÚ L 96/20 z 31.3.2004).

- Riadenie obmedzených zdrojov: optimalizovať využívanie obmedzených zdrojov pomocou centralizovaného súpisu týchto zdrojov s cieľom prekonať niekedy rozporné miestne riešenia,
- Riadenie toku letovej prevádzky, koordinácia prevádzkových intervalov a pridelovanie: prevádzkové intervaly sú pridelované v závislosti od „požadovaného času priletu“ na zabezpečenie predvídateľnosti,
- Riadenie zavádzania technológií SESAR a obstarávanie celoeurópskych prvkov infraštruktúry: na zabezpečenie konzistentnej a synchronizovanej dostupnosti vhodného vybavenia a riadenia informačných sietí<sup>20</sup>.

Spôsoby vykonávania týchto funkcií sa stanovujú v rámci vykonávacích predpisov, pričom sa zaručí nestrannosť verejného záujmu a zabezpečí vhodné zapojenie odvetvia. Riadenie siete by tiež malo zabezpečiť globálnu interoperabilitu a spoluprácu so susednými krajinami.

## 6. DRUHÝ PILIER: JEDNOTNÝ BEZPEČNOSTNÝ RÁMEC

Neustály rast leteckej dopravy v Európe a s tým spojené kapacitné obmedzenia, preťaženie vzdušného priestoru a letísk, rovnako ako aj progresívne využívanie nových technológií, to všetko si vyžaduje spoločný európsky prístup pri harmonizovanom vypracovaní bezpečnostných nariadení a ich účinnom vykonávaní na udržanie alebo dokonca zlepšovanie bezpečnostnej úrovne tejto priemyselnej činnosti.

Rozdiely v uplatňovaní a dodržiavaní nezáväzných pravidiel v oblasti bezpečnosti letectva v rámci členských štátov vedú k rozličným procesom a rozličným úrovňam bezpečnostných noriem.

V Európe sa už v roku 2002 rozhodlo, že adekvátna odpoveď na tieto bezpečnostné otázky spočíva vo vytvorení jednotného európskeho bezpečnostného subjektu známeho ako Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (EASA).

Jej právomoci odvtedy postupne vzrástli a vzťahujú sa aj na oblasť letovej spôsobilosti lietadiel, letovej prevádzky a osvedčovania spôsobilosti posádok lietadiel. Zodpovednosti za súvisiace mechanizmy kontroly na dodržiavanie súladu zo strany členských štátov a ich podnikov rozširujú tento rozsah právomocí.

Týmto postupom Komisia navrhuje rozšíriť právomoci agentúry na zostávajúce hlavné oblasti bezpečnosti letísk a manažmentu letovej prevádzky / leteckých navigačných služieb. Tento pilier preto tvorí bezpečnostný prvok iniciatívy jednotného európskeho vzdušného priestoru.

## 7. TRETÍ PILIER: OTVORENIE DVERÍ NOVÝM TECHNOLOGIAM

Súčasný systém riadenia letovej prevádzky sa pohybuje takmer na hranici svojich možností, pracuje so zastaranými technológiami a trpí fragmentáciou. Európa musí urýchliť rozvoj svojho systému, aby mohla čeliť výzvam a synchronizovať jeho palubné a pozemné zavedenie. SESAR má zvýšiť bezpečnostné úrovne faktorom desať, aby bolo možné zvládnuť trojnásobný nárast dopravy s polovicou súčasných nákladov na jeden let. Budúca koncepcia prevádzky predstavuje paradigmatickú zmenu vytvorením formy kolaboratívneho informačného systému pre leteckú dopravu. Súčasťou tohto balíka je **hlavný plán SESAR**, ktorý je založený na výsledkoch fázy definovania (2004 – 2008) a zavádza sa ním fáza vývoja (2008 – 2013). Na základe hlavného plánu Komisia pripraví návrh **európskeho hlavného**

<sup>20</sup> V súlade s riadením informácií v rámci celého systému.

**plánu ATM**, ktorý schválí Rada, ako je ustanovené v článku 1 ods. 2 nariadenia Rady (ES) č. 219/2007 o založení spoločného podniku SESAR.

### **7.1. Pohľad do budúcnosti**

Prevádzka leteckej dopravy je konečným výsledkom celej škály vzájomných pôsobení medzi prevádzkovateľmi lietadiel (civilných a vojenských), letiskami, poskytovateľmi leteckých navigačných služieb a regionálnymi a centrálnymi riadeniami toku letovej prevádzky. Stupeň, do ktorého sú tieto subjekty schopné začleniť informácie o svojich činnostiach na zvýšenie predvídateľnosti, určuje výkonnosť siete.

Predvídateľnosť si vyžaduje celosystémové začlenenie a výmenu informácií o plánovaných činnostiach v reálnom čase vzťahujúcich sa na všetky fázy letov, od momentu zapnutia motorov až po ich vypnutie. Východiskovým bodom pri organizovaní letovej prevádzky je požadovaný čas priletu.

Systém vypočíta optimálnu trasu letu („obchodná trasa“) v závislosti od požadovaného času priletu na letisko. Trasy sa považujú za kontinuálne, teda zahrnujúce všetky fázy letu, od plánovania letu až po vyprázdnenie lietadla v cieľovom mieste. Manažment leteckých a pozemných činností je preto jednotný, aby sa predišlo akejkoľvek čakacej dobe. Prevádzkovatelia budú motivovaní dodržiavať plánované operácie: prioritnými budú operácie načas („on-time“), aby sa znížila citlivosť systému na druhotné príčiny omeškania.

Dynamické riadenie toku letovej prevádzky prispôsobuje štruktúry vzdušného priestoru hustote dopravných tokov. Je to stanovené v širšom rozsahu funkcií riadenia siete: zabezpečenie optimálnej koncepcie siete trás; umožnenie potrebného toku informácií medzi všetkými článkami reťazca prevádzky leteckej dopravy; rozhodovanie o využívaní príslušného zariadenia a systémov a organizovanie obstarávania; a pridelenie obmedzených zdrojov, ako napr. vzdušného priestoru, prevádzkových intervalov odletovej a pristávacej dráhy, kódov transpondéra a frekvencií.

### **7.2. Smerom k úspešnému vykonávaniu programu SESAR**

Úspešné vykonávanie SESAR patrí do spoločnej zodpovednosti, a preto je potrebné, aby sa do neho zapojilo celé letecké spoločenstvo. Fáza vývoja predstavuje základ pre dokonalejšie nástroje a technológie. Spoločný podnik koordinuje vývoj a tvorí jeho štruktúru, čím sa prekonáva fragmentácia výskumných snáh, a takisto preveruje prebiehajúce projekty v rámci ich relevantnosti pre SESAR. Tretie krajiny môžu tiež prispievať k týmto činnostiam.

Skutočná pridaná hodnota SESAR sa ukáže pri jeho vykonávaní, keď sa produkty SESAR schválené na európskej úrovni s podporou istej koordinačnej štruktúry dozorných orgánov koordinovane a synchronizovane zavedú do právneho rámca Spoločenstva. Tým sa podarí prekonať fragmentáciu vybavenia poskytovateľov leteckých navigačných služieb, ako aj užívateľov vzdušného priestoru, a zvýši sa tak rýchlosť technologického pokroku.

Proces zavádzania si bude vyžadovať pevné štruktúry riadenia, ktoré odrážajú charakter činností a prihliadajú na záujmy leteckého spoločenstva. Komisia predloží návrh takejto štruktúry.

## 8. ŠTVRTÝ PILIER: RIADENIE KAPACITY NA ZEMI

Európsky parlament<sup>21</sup> a Rada<sup>22</sup> schválili „akčný plán pre kapacitu, účinnosť a bezpečnosť letísk<sup>23</sup>“.

Je nutné uskutočniť potrebné investície do kapacity letísk. Na uspokojenie rastúceho dopytu po leteckej doprave musí byť kapacita letísk naďalej zosúladená s kapacitou ATM, aby sa zachovala celková efektívnosť siete. Akčný plán preto obsahuje niekoľko opatrení na zvýšenie produktivity a optimalizáciu plánovania letiskových infraštruktúr, pričom sa zároveň posilnia normy týkajúce sa bezpečnosti a životného prostredia.

### 8.1. Lepšie využívanie existujúcich infraštruktúr

Nové technológie odvodené od SESAR zvýšia bezpečnosť a efektívnosť prevádzky letísk. Okrem toho Komisia navrhne opatrenia na zabezpečenie konzistentnosti medzi prevádzkovými intervalmi letiska a letovými plánmi.

### 8.2. Zlepšenie plánovania infraštruktúry

Hospodárske a environmentálne obmedzenia spolu s dlhým časom na zavedenie novej infraštruktúry znamenajú, že by sa prioritou mala stať optimalizácia využívania existujúcich kapacít.

Tieto opatrenia budú znamenať, že sa územné plánovanie a dlhodobé plánovanie letiska uskutočnia súčasne, aby sa lepšie vzali do úvahy **environmentálne** obmedzenia. Komisia na tento účel osobitne navrhne posilniť pravidlá týkajúce sa hluku na letiskách EÚ<sup>24</sup>.

### 8.3. Podpora intermodality a zlepšovanie dostupnosti letísk

Kvôli preťaženiu na letiskách a prísnejším bezpečnostným kontrolám sa vysokorýchlostné vlaky stávajú veľkou konkurenciou. Letiská by však mohli z rýchlo sa vyvíjajúcej vysokorýchlostnej železničnej siete profitovať. Úzka koordinácia s plánovaním železničných a cestných sietí zaisťuje koncepciu a vybudovanie naozaj **doplňkových dopravných sietí** za minimálne náklady.

### 8.4. Stredisko Spoločenstva na pozorovanie kapacity letísk

Komisia zriadi pozorovacie stredisko pozostávajúce z predstaviteľov členských štátov, príslušných orgánov a zainteresovaných strán na výmenu a monitorovanie údajov a informácií o letiskovej kapacite ako celku. Toto stredisko, ktoré začne svoju činnosť v polovici roka 2008, bude vhodným fórom pre kvalifikované strany, aby prezentovali a prediskutovali svoje názory. Bude schopné dospieť k nestranným a spoločným stanoviskám, ktorými bude **Komisií radit'** v súvislosti s vývojom a implementáciou kapacity letísk Spoločenstva. Stredisko bude tiež pomáhať pri plnení úloh riadenia siete.

## 9. DÔSLEDKY PRE EUROCONTROL

Regulačná štruktúra a zabezpečovanie niektorých hlavných úloh siete pri manažmente letovej prevádzky zostávajú stále predmetom medzivládnych opatrení. Medzivládny rámec však nemôže vytvoriť rovnaké východiskové podmienky, v ktorých by mohlo letectvo prosperovať, keďže týmto spôsobom nemožno pravidlá presadzovať.

---

<sup>21</sup> Uznesenie EP z 11.10.2007.

<sup>22</sup> Závery Rady z 2.10.2007.

<sup>23</sup> KOM(2006) 819 z 24.1.2007.

<sup>24</sup> Smernica 2002/30/ES z 26. marca 2002 o pravidlách a postupoch zavedenia prevádzkových obmedzení podmienených hlukom na letiskách Spoločenstva.

Eurocontrol v súčasnosti plní niektoré úlohy riadenia siete. Vnútorňa reforma organizácie by mala zosúladiť riadiace štruktúry s jednotným európskym vzdušným priestorom s ohľadom na i) zosúladienie s požiadavkami úloh siete; a ii) posilnenie zapojenia odvetvia v súlade so spoločnou dopravnou politikou.

Za predpokladu, že sa reforma uskutoční, Komisia plánuje posilniť spoluprácu s Eurocontrolom na zavedenie svojich politík. Prvým krokom bude rámcová dohoda. Tým sa vezme do úvahy paneurópska povaha tejto organizácie.

#### **10. ZÁVER: SMEROM K NAOZAJ JEDNOTNÉMU VZDUŠNÉMU PRIESTORU DO ROKU 2012**

Európski občania majú právo využívať ten najlepšie fungujúci systém leteckej dopravy. **Rámec Spoločenstva** musí nahradiť prekrývajúce sa regulačné štruktúry zdedené z minulosti, aby sa do **siete** leteckej dopravy zahrnuli všetky fázy letu. Je čas pripraviť sa na budúcnosť.