



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 7. 12. 2015
COM(2015) 598 final

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

Stratégia v oblasti letectva pre Európu

{SWD(2015) 261 final}

I. ÚVOD – LETECTVO TREBA POZDVIHNÚŤ NA NOVÚ ÚROVEŇ

1.1. Prečo je letectvo pre EÚ dôležité

Letectvo je silným hnacím motorom hospodárskeho rastu, pracovných miest, obchodu a mobility v Európskej únii. Zohráva kľúčovú úlohu v ekonomike EÚ a posilňuje jej vedúce postavenie v globálnom meradle. Stratégia v oblasti letectva je potrebná na zabezpečenie toho, aby si európske odvetvie letectva udržalo konkurencieschopnosť, pričom využíva výhody rýchlo sa meniaceho a rozvíjajúceho globálneho hospodárstva. Táto stratégia v oblasti letectva preto vo významnej miere prispeje k realizácii hlavných priorít Európskej komisie.

Odvetvie letectva EÚ priamo zamestnáva 1,4¹ milióna až 2² milióny ľudí a celkovo podporuje 4,8³ milióna až 5,5⁴ milióna pracovných miest. Priamy príspevok leteckej dopravy k HDP Európskej únie predstavuje 110 miliárd EUR⁵, zatiaľ čo celkový vplyv vrátane cestovného ruchu je až 510 miliárd EUR⁶ prostredníctvom multiplikačného účinku. Dostupnosť priamych medzikontinentálnych letov je vskutku hlavným determinantom pri rozhodovaní o umiestnení hlavných sídiel veľkých spoločností v Európe: 10-percentný nárast ponuky medzikontinentálnych letov vedie k 4-percentnému zvýšeniu počtu hlavných sídiel veľkých firiem⁷ 10-percentný nárast počtu cestujúcich, ktorí odlietajú v metropolitnom regióne, vedie k vyššej miere zamestnanosti v sektore služieb o 1 %⁸.

Liberalizácia vnútorného trhu EÚ pre letecké služby a výrazný nárast dopytu v leteckej doprave v rámci EÚ a na celom svete viedli v priebehu posledných 20 rokov k významnému rozvoju európskeho leteckého odvetvia. Používatelia leteckej dopravy využívajú nebývalé možnosti cestovania leteckou dopravou za konkurenčné ceny. Výrazne sa zvýšil počet leteckých trás v rámci EÚ a medzinárodných leteckých trás, zvýšila sa frekvencia letov a značne narástol aj počet cestujúcich⁹. Nízkonákladoví dopravcovia EÚ patria medzi popredných dopravcov z hľadiska počtu cestujúcich, ako aj trhovej kapitalizácie. Rovnako silná bola aj oblasť európskej leteckej výroby.

Odvetvie medzinárodnej leteckej dopravy mimo Európy takisto prechádza významným vývojom, ktorý sa v niektorých regiónoch sveta vyznačuje mimoriadne rýchlym rastom. Súvisí to s presunom hospodárskeho ťažiska sveta smerom na východ, predovšetkým do Ázie¹⁰. V dôsledku toho vzniklo niekoľko nových leteckých dopravcov a letísk, ktoré pre európske uzlové letiská a leteckých dopravcov predstavujú novú a významnú výzvu.

Zároveň je potrebné, aby bol rast v leteckej doprave v Európe a na celom svete v súlade so zachovaním vysokých noriem bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany letectva, ako aj s minimalizáciou environmentálnej stopy letectva a aby prispieval k boju proti zmene klímy. Stručne povedané, letectvo musí rásť udržateľným spôsobom.

1.2. Komplexná stratégia pre konkurencieschopnejšie odvetvie letectva EÚ

Keďže prínos letectva pre celkovú výkonnosť hospodárstva EÚ a jeho globálna prítomnosť majú taký veľký význam, je nutné, aby odvetvie letectva EÚ bolo naďalej konkurencieschopné a dokázalo rásť.

¹⁻³⁻⁵⁻⁶ Steer Davies Gleave – Study on employment and working conditions in air transport and airports (Štúdiá o zamestnanosti a pracovných podmienkach leteckej doprave a na letiskách), záverečná správa 2015.

²⁻⁴ Aviation: Benefits Beyond Borders, Report prepared by Oxford Economics for ATAG [Letectvo: prínosy za hranicami, správa spracovaná Oxford Economics pre ATAG (Akčná skupina pre leteckú dopravu)], apríl 2014.

⁷ Germa Bèl, Xavier Fageda, Getting there fast: globalization, intercontinental flights and location of headquarters - Journal of Economic Geography (Ako sa rýchlo dostať do cieľa: globalizácia, medzikontinentálne lety a umiestnenie hlavných sídiel – vestník hospodárskej geografie) 8 (2008).

⁸ Jan K. Brueckner, Airline Traffic and Urban Economic Development, Urban Studies (Letecká doprava a hospodársky rozvoj miest, mestské štúdie), 2003.

⁹ V súčasnosti je medzi členskými štátmi EÚ viac ako 3 500 a mimo EÚ viac ako 2 500 trás, pracovný dokument útvarov Komisie, kapitola 1 oddiel 2.

¹⁰ Očakáva sa, že rast v ázijsko-tichomorskej oblasti bude najrýchlejší a do roku 2034 bude predstavovať 40 % globálnej leteckej dopravy.

Európa musí byť popredným aktérom v medzinárodnom letectve a globálnym vzorom udržateľného letectva s vysokou úrovňou služieb a ambicióznymi normami EÚ. Cieľom tejto stratégie v oblasti letectva je posilniť konkurencieschopnosť a udržateľnosť celej hodnotovej siete leteckej dopravy EÚ.

Komisia preto určila tri kľúčové priority:

- **využitie rastových trhov** formou zlepšenia služieb a prístupu na trh a investičných príležitostí s tretími krajinami, pričom sa zaručia rovnaké podmienky,
- **riešenie obmedzení rastu vo vzduchu a na zemi**, znížením kapacitných obmedzení a zlepšením efektívnosti a prepojenosti,
- **udržanie vysokých noriem EÚ v oblasti bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany** pomocou nového postoja, ktorý je založený na riziku a dosiahnutých výsledkoch.

V tomto kontexte sú potrebné opatrenia na úrovni EÚ v týchto oblastiach:

- **posilnenie sociálnej agendy a vytváranie kvalitných pracovných miest v oblasti letectva,**
- **ochrana práv cestujúcich,**
- **využitie novej éry inovácií a digitálnych technológií,**
- **príspevok k odolnej energetickej únii a k politike v oblasti zmeny klímy zameranej na budúcnosť.**

Táto stratégia v oblasti letectva je sprevádzaná verejnou konzultáciou¹¹ a využíva vstupy členských štátov, Európskeho parlamentu, Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru a zainteresovaných strán, ako aj rozsiahly dialóg s nimi. Bude sa ďalej vykonávať v súlade so zásadami „lepšej právnej regulácie“¹². Všetky opatrenia s významnými vplyvmi budú predmetom konzultácie a posúdenia vplyvu.

II. LETECVO EÚ MUSÍ OPÄŤ ZÍSKAŤ VEDÚCE POSTAVENIE

2.1 Využitie rastu formou zlepšenia služieb a prístupu na rastúce trhy

Noví konkurenti a nové trhy

Európske letectvo čelí novým konkurenčným výzvam na rýchlo sa rozvíjajúcom globálnom trhu, najmä v dôsledku posunu hospodárskeho rastu smerom na východ. Títo noví konkurenti využívajú rýchly hospodársky rast celého regiónu, najmä Ázie, ako aj letectvo, ktoré sa stáva strategickým prvkom politik v oblasti hospodárskeho rozvoja v ich krajinách.

Popri prognóze ročného rastu, ktorý predstavuje 6 %, bude pravidelná osobná doprava v ázijsko-tichomorskej oblasti rásť rýchlejšie než v ostatných regiónoch do roku 2034, keď bude tvoriť viac ako 40 % svetovej leteckej dopravy. Očakáva sa, že Čína sa stane najväčším svetovým trhom s leteckou dopravou a v roku 2023 predbehne z hľadiska počtu prepravených cestujúcich Spojené štáty americké¹³.

Na rozdiel od ostatných priemyselných odvetví letecká doprava trpí v dôsledku viacerých obmedzení týkajúcich sa investícií a prístupu na trh, ktoré bránia udržateľnému a dynamickému rastu leteckého

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

¹² Európska komisia, oznámenie „Lepšia právna regulácia v záujme lepších výsledkov“, COM(2015) 215 z 19.5.2015.

¹³ Pozri pracovný dokument útvarov Komisie, kapitolu 1 oddiel 4.

priemyslu. Tieto prekážky boli v Európskej únii zväčša odstránené prostredníctvom vytvorenia jednotného leteckého trhu EÚ. V Európe napríklad neexistuje žiadne obmedzenie dopravných práv pre leteckých dopravcov EÚ, pokiaľ im bola udelená licencia EÚ. Leteckí dopravcovia môžu lietať do ktorejkoľvek európskej destinácie, aby tak slúžili potrebám cestujúcich v Európe. V prípade leteckých dopravcov EÚ neexistuje obmedzenie, pokiaľ ide o investície investorov EÚ. Obmedzenia a prekážky sú však stále veľmi bežné mimo Európy a v kontexte medzinárodných služieb a trhov tretích krajín. Na leteckých dopravcov sa napríklad stále vzťahujú obmedzenia, pokiaľ ide o ich možnosť dostať sa na trhy tretích krajín, prístup k rôznym zdrojom investícií (najmä zahraničných investícií) a možnosť zlúčiť sa a vytvoriť veľké plne integrované zoskupenia leteckých dopravcov bez toho, aby sa spochybnil ich dopravné práva.

Ambiciózna vonkajšia politika EÚ v oblasti letectva zacielená na rastové trhy

Odvetvie letectva EÚ musí mať možnosť využívať tieto nové rastové trhy, kde sa v najbližších desaťročiach vytvoria významné hospodárske príležitosti. Geografia nie je jediným faktorom, ktorý určuje umiestnenie úspešných medzinárodných uzlových letísk a leteckých dopravcov. Dôležitú úlohu zohráva aj dostupnosť vhodnej infraštruktúry, povaha hospodárskych, fiškálnych a regulačných režimov, ako aj a historické, kultúrne a obchodné väzby.¹⁴ Tieto parametre môžu byť riadené a Európa má na to k dispozícii všetky nástroje.

Skúsenosti ukázali, že účinným nástrojom sú rokovania o komplexných dohodách na úrovni EÚ o leteckej doprave s tretími krajinami. Napríklad od podpísania dohody o leteckej doprave EÚ so štátmi západného Balkánu sa počet cestujúcich takmer strojnásobil. V prípade Maroka sa zdvojnásobil. Od uzavretia dohôd s USA a Kanadou predstavoval kombinovaný nárast cestujúcich medzi EÚ a uvedenými trhmi viac ako 3 milióny.

Prijatím ambicióznej vonkajšej politiky v oblasti letectva na základe rokovaní o komplexných dohodách o leteckej doprave s jasným zameraním sa na rastové trhy môže EÚ prispieť k zlepšeniu prístupu na trh a investičných príležitostí pre európske letectvo na významných zámorských trhoch, pričom sa môže zlepšiť európska prepojenosť a zabezpečiť spravodlivé a transparentné trhové podmienky pre leteckých dopravcov EÚ. Ako ukázali skúsenosti na leteckom trhu EÚ, otvorenie trhu dosiahnuté na základe takýchto dohôd vytvorí príležitosti aj pre nové subjekty a pre vznik nových obchodných modelov. Komisia sa bude snažiť zabezpečiť rýchle napredovanie vo všetkých nastávajúcich rokovaniach takým spôsobom, ktorý zabezpečí trvalý rast európskeho priemyslu leteckej dopravy.

Navyše s cieľom podporiť celosvetový obchod s lietadlami a súvisiacimi výrobkami by EÚ mala rozšíriť rozsah dvojstranných dohôd o bezpečnosti letectva, ktorých cieľom je dosiahnuť vzájomné uznanie noriem bezpečnostnej certifikácie. Tieto dohody výrazne znižujú transakčné náklady na vývoz lietadiel a zároveň zabezpečujú vysokú úroveň bezpečnosti v partnerských krajinách a pomáhajú pri harmonizácii noriem vzťahujúcich sa na výrobky na celom svete. EÚ, ktorá úspešne uzavrela takéto dohody s USA, Brazíliou a Kanadou, by mala pokračovať v rokovaniach s ostatnými kľúčovými partnermi s leteckým priemyslom, najmä s Čínou a Japonskom.

Prístup na trh založený na rovnakých podmienkach

Na udržanie konkurencieschopnosti priemyselného odvetvia letectva EÚ je dôležité, aby bol prístup na trh založený na regulačnom rámci, ktorý podporuje hodnoty a normy EÚ, umožňuje vzájomné príležitosti a zabráňuje narušeniu hospodárskej súťaže.

Keďže v súčasnosti neexistuje medzinárodný právny rámec na riešenie možných nekalých obchodných praktík v medzinárodnom letectve, je dôležité a legitímne, aby sa EÚ zaoberala takýmito postupmi s cieľom zabezpečiť spravodlivú a udržateľnú hospodársku súťaž. Nariadenie 868/2004¹⁵ o ochrane proti subvencovaniu a nekalým cenovým praktikám sa touto problematikou zaoberá, ale v

¹⁴ (UK) Airports Commission, záverečná správa, júl 2015.

¹⁵ Nariadenie (ES) č. 868/2004 z 21. apríla 2004, Ú. v. EÚ L 162, 30.4.2004, s. 1 – 7.

súčasnej podobe sa medzi zúčastnenými stranami nepokladá za účinné. Táto otázka by sa mala riešiť v kontexte rokovania o komplexných dohodách o leteckej doprave EÚ a zintenzívnením zodpovedajúcich politických krokov na úrovni Medzinárodnej organizácie civilného letectva. Komisia okrem toho zvažuje návrh nových opatrení EÚ na riešenie nekalých praktík, a to čím skôr v roku 2016¹⁶.

Základný prvok súčasného medzinárodného regulačného rámca tvoria predpisy o vlastníctve a kontrole. Leteckí dopravcovia sú čoraz zaujímavejšími pre investorov a globálne investičné fondy. Predpisy o vlastníctve a kontrole, ktoré sú súčasťou medzinárodného rámca, zahŕňajú prvky týkajúce sa štátnej príslušnosti a kontroly, ktoré môžu cudzích štátnych príslušníkov odrádzať od investícií.

Zahraniční investori môžu investovať do leteckých dopravcov EÚ, ale podiel ich vlastníctva nesmie prekročiť 49 %¹⁷, pričom kontrola nad spoločnosťou musí zostať v rukách EÚ. Počas posledných rokov sa zrealizovalo niekoľko väčších zahraničných investícií do leteckých dopravcov EÚ, ktoré podnietili úrady pre civilné letectvo a Európsku komisiu k preskúmaniam investičných pravidiel s cieľom zabezpečiť, aby kontrola leteckých dopravcov EÚ zostala v súlade s právnymi predpismi EÚ. Viaceré vyšetrovania ešte prebiehajú. Tieto vyšetrovania poukazujú na potrebu spolupráce medzi úradmi a potrebu spoločného pochopenia, ako vykonať posúdenie kritérií „kontroly“ a ako ich správne uplatňovať.

So zreteľom na obchodný a finančný význam mnohých leteckých dopravcov a značné finančné prostriedky, ktoré leteckí dopravcovia potrebujú vopred na účinné fungovanie vo vysokokonkurenčnom prostredí, by sa v tejto súvislosti mal starostlivo zvážiť význam a dôležitosť požiadaviek na vlastníctvo a kontrolu podľa nariadenia 1008/2008¹⁸. Komisia bude naďalej pracovať na zmiernení pravidiel vlastníctva a kontroly na základe účinnej reciprocity prostredníctvom dvojstranných a mnohostranných dohôd o leteckých službách a obchode s dlhodobým cieľom uzatvárať dohody na mnohostrannej úrovni.

Komisia:

- odporúča Rade, aby vydala **poverenia na dojednanie komplexných dohôd o leteckej doprave na úrovni EÚ** s týmito krajinami a regiónmi: Čína, ASEAN (Združenie národov juhovýchodnej Ázie), Turecko, Saudská Arábia, Bahrajn, Spojené arabské emiráty, Kuvajt, Katar, Omán, Mexiko a Arménsko,
- odporúča, aby EÚ dojednala ďalšie **bilaterálne dohody o bezpečnosti letectva** s významnými krajinami s leteckou výrobou, ako napr. Čína a Japonsko,
- navrhuje, aby sa začali **nové dialógy o letectve** s dôležitými partnermi v oblasti letectva, ako napríklad s Indiou,
- **bude rokovať o účinných predpisoch v oblasti spravodlivej hospodárskej súťaže** v kontexte rokovania o komplexných dohodách o leteckej doprave EÚ a zväží **opatrenia na riešenie nekalých praktík** uplatňovaných tretími krajinami a prevádzkovateľmi z tretích krajín,
- **navrhuje, aby sa uverejnili výkladové usmernenia** o uplatňovaní nariadenia č. 1008/2008 s ohľadom na ustanovenia o **vlastníctve a kontrole** leteckých spoločností EÚ s cieľom poskytnúť investorom, ako aj leteckým spoločnostiam väčšiu právnu istotu.

2.2. Riešenie obmedzení rastu vo vzduchu a na zemi

¹⁶ Legislatívne návrhy budú predmetom lepších regulačných požiadaviek Komisie.

¹⁷ Viac ako 50 % podniku musia vlastníť členské štáty EÚ alebo občania EÚ.

¹⁸ Nariadenie (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008, Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3 – 20.

Hlavnou výzvou pre rast európskeho letectva je zredukovať kapacitné obmedzenia a obmedzenia efektívnosti, ktoré vážne narúšajú schopnosť odvetvia európskeho letectva udržateľne rásť a konkurovať na medzinárodnej úrovni a ktoré spôsobujú preťaženie a meškania a zvyšujú náklady.

Letiská spolu s poskytovateľmi služieb manažmentu letovej prevádzky tvoria kľúčové prvky infraštruktúry civilného letectva. Kvalita, efektívnosť a náklady spojené s týmito službami nadobúdajú pre konkurencieschopnosť priemyslu stále väčší význam. V Európe dokážu letiská a manažment letovej prevádzky bezpečne vybaviť až 33 000 letov za deň. Európsky vzdušný priestor je však ako celok neefektívne riadený a zbytočne roztrieštený a pomalé vykonávanie rámca jednotného európskeho neba spôsobuje vyššie náklady pre leteckých dopravcov, čo priamo ovplyvňuje ich konkurencieschopnosť. Odhadované náklady na fragmentovaný vzdušný priestor EÚ predstavujú minimálne 5 miliárd EUR ročne. Takéto neefektívne využívanie vzdušného priestoru je dôvodom vyšších cien a meškaní cestujúcich, zvyšuje spotrebu paliva a emisie CO₂ v prípade prevádzkovateľov a je prekážkou v snahách o zlepšenie environmentálneho správania¹⁹. Okrem toho sa predpokladá, že hlavné európske letiská budú v budúcnosti čeliť problému súvisiacemu s nedostatkom kapacít.

Dokončenie projektu jednotné európske nebo

Jednotné európske nebo je konkrétnym príkladom toho, ako môže EÚ zohrávať dôležitú úlohu zvyšovaním kapacity, zlepšovaním bezpečnosti a znižovaním nákladov, a zároveň minimalizovať environmentálnu stopu leteckej dopravy. Taká bola pôvodná iniciatíva pred viac ako desiatimi rokmi, no projekt stále neprináša výsledky. Napriek niekoľkým úspechom v snahe dosiahnuť výkonnejšiu sieť je úroveň spolupráce medzi poskytovateľmi leteckých navigačných služieb členských štátov stále ďaleko od optimálneho stavu a použitá technológia nie je harmonizovaná ani najmodernejšia. Členské štáty EÚ musia prekonať tieto problémy v záujme dosiahnutia skutočného jednotného európskeho neba, čo predstavuje jednu z najzákladnejších výziev ovplyvňujúcich výkonnosť a konkurencieschopnosť systému letectva EÚ v súčasnosti. Napríklad plne optimalizovaný systém manažmentu letovej prevádzky by znížil náklady vyplývajúce z neefektívnosti (meškania a dlhšie trasy atď.).

Dôležitým krokom k uvoľneniu tohto potenciálu v prospech odvetvia letectva EÚ bola naliehavá výzva Komisie určená Rade a Európskemu parlamentu, aby prijali návrhy jednotného európskeho neba (SES2 +)²⁰ s cieľom zabezpečiť účinnosť funkčných blokov vzdušného priestoru a sieťových funkcií a rýchle uplatňovanie cieľov systému výkonnosti platných v celej EÚ na základe úplne nezávislého orgánu pre preskúmanie výkonnosti.

Efektívna správa jednotného európskeho neba zostáva pre Komisiu prioritou. Príslušné úlohy Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva a Európskej organizácie pre bezpečnosť leteckej prevádzky (Eurocontrol) by mali byť vymedzené tak, aby sa zabezpečilo, že obe organizácie sa budú pri plnení úloh navzájom dopĺňať, aby bolo možné zabrániť prekrývaniu a znížiť náklady.

Úlohy manažéra siete, pokiaľ ide o koordináciu manažmentu toku leteckej dopravy na európskej úrovni, sa budú postupne rozširovať tak, aby zahŕňali spoločné služby, ktoré budú naďalej znižovať náklady. Tieto úlohy by sa mali rozvíjať smerom k priemyselnému partnerstvu. Vzhľadom na túto skutočnosť sa nominácia, na základe ktorej má manažér siete konať po roku 2020, uskutočniť v roku 2017.

Konečné ciele technickej modernizácie manažmentu letovej prevádzky by mali vďaka spusteniu projektu SESAR (Výskum manažmentu letovej prevádzky jednotného európskeho neba, Single European Sky ATM Research) uľahčiť zníženie nákladov na manažment letovej prevádzky, zvýšenie prevádzkovej efektívnosti pre používateľov vzdušného priestoru skrátením zdržaní, znížením spotreby paliva a skrátením času letu, ako aj zvýšenie kapacity a zníženie emisií CO₂. Všetky tieto prvky zvýšia

¹⁹ Pracovný dokument útvarov Komisie, kapitola 2 oddiel 5.1.

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

environmentálne prínosy riešení projektu SESAR a sú plne prepojené s celkovým systémom výkonnosti manažmentu letovej prevádzky.

V tejto súvislosti je dôležité, aby sa technické riešenia implementovali a rozvíjali včas a koordinovaným spôsobom. Na tento účel sa vyvinuli mnohé nástroje, ako napríklad riadiaci plán manažmentu letovej prevádzky, spoločné projekty a program zavádzania. Uplatňujú ich verejno-súkromné partnerstvá, najmä spoločný podnik SESAR na vymedzenie a rozvoj činností a rámcové partnerstvo pre zavedenie projektu SESAR. Obe činnosti súvisiace s vývojom a zavádzaním si vyžadujú primeranú finančnú podporu. Zatiaľ prispieva EÚ prostredníctvom programov, ako sú program Horizont 2020 a Nástroj na prepájanie Európy.

Pokiaľ ide o vonkajšie vzťahy, Komisia bude aj naďalej podporovať dojednania o spolupráci medzi manažérom siete a kľúčovými partnermi EÚ s cieľom zlepšiť manažment letovej prevádzky. Takisto bude podporovať činnosti spoločného podniku SESAR a riadiaci orgán pre zavádzanie projektu SESAR. Prostredníctvom SESAR môže EÚ dosiahnuť vplyv takisto na globálnej úrovni, najmä v súvislosti s harmonizáciou činností Medzinárodnej organizácie civilného letectva.

Kontinuitu manažmentu letovej prevádzky možno dosiahnuť zabezpečením minimálnej úrovne služieb pri riadení európskeho vzdušného priestoru, pričom by sa mali povoliť aspoň prelety (lety cez vzdušný priestor dotknutého štátu alebo oblasti), ktoré spôsobujú minimálne narušenie siete. Komisia v tejto súvislosti podporí výmenu najlepších postupov medzi členskými štátmi.

Riešenie kapacitných obmedzení

Podľa agentúry Eurocontrol nebudú európske letiská v roku 2035 v dôsledku nedostatku kapacity schopné uspokojiť 2 milióny letov²¹. Viac než 20 letísk bude fungovať na plnú kapacitu alebo takmer na jej úrovni, a to šesť alebo viac hodín denne, čo v porovnaní s tromi hodinami v roku 2012 vedie k dlhšiemu priemernému meškaniu súvisiacemu s letiskom, ktoré bude predstavovať 5 – 6 minút na každý let. Odhadované ekonomické náklady vzniknuté v dôsledku neschopnosti pokryť dopyt sa odhadujú na 434 000 – 818 000 ušlých pracovných miest do roku 2035 a ročná strata v HDP sa odhaduje na 28 – 52 miliárd EUR²² na úrovni EÚ.

Tieto prognózy týkajúce sa letiskového nedostatku kapacít ukazujú, že napriek dobre rozvinutej a rozsiahlej sieti letísk sú mnohé európske hlavné letiská vo veľkej miere preťažené, čo ohrozuje budúci udržateľný rast systému letectva EÚ. Iné letiská v Európe zasa nevyužívajú svoje kapacity naplno, čiže disponujú nadmernou kapacitou. Je preto nevyhnutné, aby sa existujúca kapacita využila čo najlepšie a aby sa v dostatočnom predstihu plánovalo. Tak bude možné absorbovať potreby, ktoré sa odhadujú v budúcnosti. Takisto je nevyhnutné zabezpečiť lepšie strategické plánovanie letísk na úrovni EÚ. V tejto súvislosti Komisia víta prácu strediska pre sledovanie letísk²³, ktoré odporúča najmä to, aby sa vo všetkých členských štátoch v súlade s bežnými najlepšimi postupmi vypracovali rámce strategického plánovania letísk vrátane riadiacich plánov pre kľúčové letiská. Na základe toho Komisia požiada stredisko pre sledovanie letísk, aby naďalej pracovalo na riešení problému preťaženia letísk, a najmä na opatreniach zameraných na zmiernenie a na znížení vystavenia obyvateľstva hluku lietadiel na minimum.

Komisia okrem toho naliehavo žiada Radu a Európsky parlament, aby rýchlo prijali revidované nariadenie o prevádzkových intervaloch²⁴, aby sa umožnilo optimálne využívanie našich najrušnejších letísk a aby sa ekonomike EÚ poskytli jasné výhody²⁵.

²¹ V najpravdepodobnejšom scenári agentúry Eurocontrol táto hodnota zodpovedá 12 % celkového dopytu v roku 2035, 240 miliónom prepravených cestujúcich alebo kapacite v hodnote deviatich letiskových dráh. Celkovo sa nedostatok kapacít odhaduje na 24 letísk v okolí 21 miest.

²² Stredisko pre sledovanie kapacity letísk a kvality – 2015.

²³ Pracovný dokument útvarov Komisie, kapitola 2 oddiel 5.3.

²⁴ Nariadenie (ES) č. 545/2009 z 18. júna 2009, Ú. v. EÚ L 167, 29.6.2009, s. 24 – 25.

²⁵ Napríklad samotné zavedenie sekundárneho obchodovania by mohlo umožniť systému letectva EÚ, aby každý rok poskytol služby ďalším 14 miliónom cestujúcich, čo by znamenalo ročný hospodársky prínos v hodnote 300 miliónov EUR.

Zvýšenie účinnosti podporných služieb

Dostupnosť vysoko výkonných, konkurencieschopných letiskových služieb vrátane vzletových a pristávacích dráh, terminálov pre cestujúcich a pozemnej obsluhy je rozhodujúca z hľadiska konkurencieschopnosti odvetvia letectva EÚ a skúseností cestujúcich s kvalitou služieb.

Zainteresované strany spochybňujú udržateľnosť súčasného právneho rámca, čo sa odrazilo v správe Komisie²⁶ o uplatňovaní smernice o letiskových poplatkoch uverejnenej v roku 2014²⁷.

Solúnske fórum regulačných orgánov zodpovedných za letiskové poplatky bude pokračovať vo svojej práci na lepšom vykonávaní súčasnej smernice a poskytne Komisii zistenia a odporúčania týkajúce sa využitia posúdenia trhovej sily ako prostriedku na stanovenie optimálneho regulačného prístupu. Ak letiská vskutku podliehajú účinnej hospodárskej súťaži, výšku letiskových poplatkov by mal určovať trh a nariadenie nie je potrebné. Ak však letiská nie sú predmetom účinnej hospodárskej súťaže, môže byť stále potrebný osobitný regulačný rámec. Solúnske fórum by malo pracovať aj na transparentnosti letiskových poplatkov a účinnej konzultácii medzi leteckými dopravcami a letiskami. Komisia potom posúdi, do akej miery je potrebné smernicu o letiskových poplatkoch preskúmať.

Pozemná obsluha zahŕňa služby poskytované na letiskách, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú a efektívnu prevádzku lietadla, napríklad tankovanie, odbavovanie cestujúcich a odmrazovanie lietadla. Komisia sa bude aj naďalej usilovať o účinné vykonávanie existujúcej smernice²⁸ so zameraním na prístup pozemnej obsluhy na letiskách EÚ na trh a zabezpečenie rovnakých podmienok medzi poskytovateľmi služieb pozemnej obsluhy. Komisia vykoná hodnotenie smernice o službách pozemnej obsluhy a potom rozhodne, či je potrebné ju preskúmať.

Zástupcovia európskych letísk by napokon tiež mali zlepšiť svoje multimodálne spojenia, čo povedie k efektívnejšej dopravnej sieti a lepšej mobilite osôb.

Lepšia prepojenosť v rámci EÚ a na celom svete

Z verejnej konzultácie jasne vyplýva, že prepojenosť (všeobecne vymedzená ako počet, frekvencia a kvalita služieb leteckej dopravy medzi dvoma bodmi) má význam pre cestujúcu verejnosť a pre podniky a hospodárstvo všeobecne. Štúdie²⁹ ukazujú, že čím lepšie sú mesto, región alebo krajina letecky prepojené s inými destináciami v Európe a inými časťami sveta, tým väčší rast možno generovať.

Hoci v prípade veľkej väčšiny letísk EÚ došlo za posledných desať rokov k výraznému zlepšeniu prepojenosti, aj napriek tomu, že letiská v EÚ preukazujú stále najvyššiu mieru prepojenosti v rámci Európy, nemožno tento fakt považovať za samozrejmosť. Z analýzy rôznych zložiek prepojenosti letísk³⁰ predovšetkým vyplýva, že mnohé neeurópske letiská sú schopné zlepšiť svoju prepojenosť a tok cestujúcich v oveľa väčšej miere. Prepojenosť letísk v Európe sa výrazne odlišuje medzi hlavnými uzlami ponúkajúcimi stovky destinácií a malými regionálnymi letiskami, ktoré ich majú v ponuke len niekoľko. Zatiaľ čo tento jav možno vo veľkej miere pripísať odlišným podmienkam dopytu a ponuky (napr. počet obyvateľov spádovej oblasti, úroveň konkurencieschopnosti na strane ponuky, HDP na obyvateľa), môže viesť k značnému konkurenčnému znevýhodneniu menej prepojených miest, regiónov či krajín.

Štúdie, ktoré vykonala Svetová banka³¹, poukazujú na význam monitorovania úrovne služieb leteckej dopravy, ktoré sú dostupné občanom v danom meste, regióne alebo v danej krajine. Schopnosť určiť na neutrálnom a transparentnom základe, do akej miery je prepojenosť k dispozícii a/alebo

²⁶ COM/2014/0278 final.

²⁷ Smernica 2009/12/ES z 11. marca 2009, Ú. v. EÚ L 70, 14.3.2009, s. 11 – 16.

²⁸ Smernica Rady 96/67/ES z 15. októbra 1996, Ú. v. ES L 272, 25.10.1996, s. 36 – 45.

²⁹ Pracovný dokument útvarov Komisie, kapitola 2 oddiel 3.

³⁰ Priama, nepriama, postupná a uzlová prepojenosť – pozri pracovný dokument útvarov Komisie, kapitolu 2, oddiel 3.1.

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

spoločensky žiaduca, je kľúčovým faktorom pre informovanú tvorbu politik a mohla by umožniť referenčné porovnávanie úrovni dostupných služieb letísk EÚ, ktoré čelia podobným podmienkam dopytu a ponuky.

Ak je zrejmé, že samotný trh neposkytne prijateľnú úroveň služieb leteckej dopravy konkrétny regiónom v Európe, členské štáty môžu zväziť záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme, aby zabezpečili letecké služby do/z regiónov, v ktorých sú tieto služby nedostatočné. Nariadením 1008/2008³² sa stanovujú uplatniteľné podmienky, ktorých cieľom je okrem iného zabrániť možnému nesprávnemu uplatňovaniu týchto povinností. V rokoch 2011 – 2013 sa vykonalo komplexné hodnotenie nariadenia č. 1008/2008 a pravidiel záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme sa uznali za vhodné na daný účel, no usmernenie k správne uplatňovaniu sa považuje za pridanú hodnotu³³.

Súčasný dane a poplatky v letectve, ktoré uplatňujú členské štáty popri daniach z bežného zisku, môžu mať negatívny dosah na prepojenosť a konkurencieschopnosť. Komisia uverejní inventár týchto daní a poplatkov a preskúma ich dosah.

Komisia:

- naliehavo žiada Európsky parlament a Radu, aby urýchlili prijatie návrhov jednotného európskeho neba (SES2+) a bude naďalej spolupracovať s členskými štátmi a inými zainteresovanými stranami na úplnom vykonávaní jednotného európskeho neba,
- posúdi potrebu preskúmania smernice o letiskových poplatkoch,
- bude spolupracovať s strediskom pre sledovanie letísk na monitorovaní trendov prepojenosti tak v rámci EÚ, ako aj mimo nej, na zisťovaní nedostatkov a stanovení primeraných opatrení, ktoré sa majú prijať,
- uverejní výkladové usmernenia vysvetľujúce súčasný pravidlá záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme.

2.3. Zachovanie vysokých noriem EÚ v oblasti bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany

Za posledných 20 rokov sa hospodárske a regulačné prostredie leteckej dopravy v Európe výrazne zmenilo a týmto zmenám sa úspešne prispôbili aj technické predpisy. Európska agentúra pre bezpečnosť letectva sa za posledných 10 rokov vypracovala na jeden z vedúcich orgánov bezpečnosti letectva vo svete. Systém bezpečnosti letectva EÚ prispieva nielen k vysokým normám v oblasti bezpečnosti, ale aj k vytvoreniu rovnakých podmienok pre toto priemyselné odvetvie. Vzhľadom na nové výzvy, ktoré máme pred sebou, sa musí posilniť výkonnosť a efektívnosť jednotného európskeho trhu leteckej dopravy, aby sa zabezpečila jeho budúca konkurencieschopnosť. Ústredným prvkom tohto úsilia je prispôbenie regulačného rámca.

Predpokladom konkurencieschopného odvetvia letectva je bezpečnosť a bezpečnostná ochrana. Vzhľadom na predpoklad, že letecká doprava v Európe v roku 2035 dosiahne 14,4 milióna letov, čo je o 50 % viac ako v roku 2012, prvotným cieľom je zachovať spolu s rastúcim objemom leteckej dopravy súčasnú vysokú úroveň bezpečnostných noriem. To umožní odvetviu letectva EÚ pokračovať v bezpečnom rozvoji aj v budúcnosti. Na tento účel musí byť regulačný systém lepšie vybavený, aby mohol rýchlejšie a efektívnejšie identifikovať a znižovať bezpečnostné riziká. To možno dosiahnuť zavedením prístupu k regulácii bezpečnosti a k dohľadu nad bezpečnosťou založeného na riziku a výkonnosti, odstránením existujúcich medzier v oblasti bezpečnosti a dôslednejším začlenením ďalších technických oblastí regulácie spojených s bezpečnosťou, ako napríklad bezpečnostná ochrana letectva.

³² Pozri poznámku pod čiarou č. 18.

³³ Pozri pracovný dokument útvarov Komisie SWD(2013) 208 final zo 6. 6. 2013.

Hoci je bezpečnosť kľúčová, nemožno ju vnímať izolovane. V regulačnom rámci musia byť stanovené aj podmienky, za ktorých letecký priemysel dokáže prosperovať a zachovať si konkurencieschopnosť na globálnom trhu. Patrí sem integrácia nových obchodných modelov a nových technológií, ako sú elektrické motory alebo bezpilotné lietadlá. Vyžaduje si to aj primeranejší prístup k regulácii a uznanie rozdielov v rizikách, ktoré sú súčasťou rôznych odvetví civilného letectva. Napokon to znamená zrušenie pravidiel a postupov, ktoré sú časovo náročné, zvyšujú záťaž a náklady, ale neprispievajú k bezpečnosti, ako aj tých pravidiel a postupov, ktoré potláčajú inovácie a podnikanie. Takisto existuje priestor na zlepšenie, pokiaľ ide o spoliehanie sa na uznané normy v oblasti priemyselného odvetvia. V konečnom dôsledku sa tak poskytnú väčšia regulačná flexibilita, pričom sa dosiahne rovnaká alebo vyššia úroveň celkovej bezpečnosti.

Okrem toho možno zvýšenie efektívnosti a bezpečnosti dosiahnuť lepším využívaním dostupných zdrojov na úrovni EÚ a na úrovni členských štátov. Na tento účel by sa mal vytvoriť rámec pre združovanie a spoločné využívanie technických zdrojov medzi vnútroštátnymi orgánmi a Európskou agentúrou pre bezpečnosť letectva. Rámec by mal byť členským štátom umožniť dobrovoľne previesť zodpovednosti za vykonávanie právnych predpisov Európskej únie na Európsku agentúru pre bezpečnosť letectva alebo iný členský štát. Regulačná zodpovednosť by sa stala prehľadnejšou a predišlo by sa duplicitě. Dlhodobou ambíciou by mal byť jediný európsky orgán pre letectvo.

K mnohým leteckým nehodám zahŕňajúcim európskych občanov dochádza mimo EÚ. Kľúčovým cieľom činnosti EÚ musí teda zostať presadzovanie vysokých noriem bezpečnosti v celosvetovom meradle, ktoré sú založené na spoločných normách vydaných Medzinárodnou organizáciou civilného letectva. EÚ má legitímny záujem na bezpečnosti zahraničných leteckých dopravcov prevádzkujúcich lety do EÚ alebo leteckých dopravcov, ktorých služby občania EÚ využívajú pri cestovaní mimo EÚ. V tejto súvislosti začne Komisia hĺbkové hodnotenie existujúcich právnych predpisov o uložení zákazu vykonávania leteckej dopravy³⁴ a o pravidlách vyšetrovania leteckých nehôd³⁵ s cieľom zabezpečiť, aby najlepším možným spôsobom naplnili ciele EÚ. Podporí sa úzka spolupráca medzi vojenskými orgánmi, Európskou obrannou agentúrou a Európskou agentúrou pre bezpečnosť letectva s cieľom dosiahnuť zvýšenie efektívnosti a bezpečnosti.

Je pravdepodobné, že hrozba terorizmu pre civilné letectvo zostane aj v blízkej budúcnosti vysoká. Vysoké bezpečnostné normy v letectve sú pre fungovanie a konkurencieschopnosť systému leteckej dopravy povinné. Zároveň je dôležité skombinovať účinné bezpečnostné opatrenia s metódami a technológiami, ktoré zmiernia toky cestujúcich na letiskách a zredukujú ťažkosti a prípady meškania cestujúcich na minimum. V tejto súvislosti bude Komisia hľadať aj nové spôsoby na odľahčenie bezpečnostných kontrol cestujúcich, najmä využívaním nových technológií a uplatňovaním prístupu založeného na riziku, pričom sa v plnej miere budú rešpektovať základné práva. Ďalším dôležitým nástrojom optimalizácie nákladov na bezpečnosť je koncepcia jednorazovej bezpečnostnej kontroly, ktorá cestujúcemu umožňuje podrobiť bezpečnostným kontrolám v mieste začiatku cesty, pričom na miestach prestupu už nie sú potrebné ďalšie bezpečnostné kontroly. EÚ sa bude usilovať o dosiahnutie vzájomného uznania jednorazových kontrol s najvýznamnejšími obchodnými partnermi s cieľom znížiť náklady na bezpečnosť vyplývajúce z duplikácie a nekompatibility bezpečnostných režimov.

Podobne ako mnohé iné odvetvia, aj letecká doprava prebieha rýchlym procesom digitalizácie. Hoci to prináša mnoho výhod, vedie k tomu, že letectvo sa stáva zraniteľnejším voči kybernetickej bezpečnosti a rizikám spojeným s kybernetickou bezpečnosťou. Rovnako ako v prípade iných rizík ovplyvňujúcich bezpečnosť letov požiadala Komisia Európsku agentúru pre bezpečnosť letectva aj o riešenie kybernetických rizík³⁶, aby sa posilnila bezpečnosť v štádiu návrhu a vytvorila potrebná kapacita pre reakcie na núdzové situácie. S týmto cieľom bude Európska agentúra pre bezpečnosť letectva spolupracovať s ostatnými príslušnými orgánmi.

³⁴ Nariadenie (ES) č. 2111/2005 zo 14. decembra 2005, Ú. v. EÚ L 344, 27.12.2005, s. 15 – 22.

³⁵ Nariadenie (EÚ) č. 996/2010 z 20. októbra 2010, Ú. v. EÚ L 295, 12.11.2010, s. 35 – 50.

³⁶ Berúce do úvahy požiadavky v návrhu smernice o bezpečnosti sietí a informácií COM(2013) 48 vzhľadom na riadenie rizík a oznamovanie incidentov vrátane odvetvia dopravy.

Komisia:

- predkladá návrh **zrevidovaného základného nariadenia o spoločných pravidlách v oblasti bezpečnosti civilného letectva**, ktorým sa nahradí súčasné nariadenie (ES) č. 216/2008,
- predkladá **zrevidovaný dokument k programu bezpečnosti európskeho letectva**, v ktorom sa opisuje spôsob, akým sa v súčasnosti riadi bezpečnosť v Európe.

2.4. Posilnenie sociálnej agendy a vytvorenie kvalitných pracovných miest v oblasti letectva

Pracovné miesta v odvetví letectva EÚ závisia od schopnosti odvetvia generovať významný rast prostredníctvom štrukturálnych reforiem. Je takisto nevyhnutné udržať vedúce postavenie v letectve prostredníctvom vysoko vzdelaných, kvalifikovaných a skúsených pracovníkov. Partnerstvá medzi výskumnými pracovníkmi, univerzitami a priemyselným odvetvím v oblasti vzdelávania uľahčia pohyb odborníkov medzi uvedenými odvetviami, čo by v konečnom dôsledku bolo veľmi prospešné pre rozvoj európskeho odvetvia letectva.

Bude potrebné rozvíjať nové zručnosti a kompetencie, z ktorých niektoré ešte nie sú úplne dostupné, ako napríklad zručnosti a kompetencie odborníkov na bezpilotné lietadlá a analytikov letových údajov. Prioritou by mala byť odborná príprava. V tejto súvislosti virtuálna akadémia Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva ďalej rozvinie skutočnú európsku sieť inštitútov odborného vzdelávania v oblasti letectva. Mali by sa zaviesť aj spoločné normy týkajúce sa kompetencií inšpektorov pre bezpečnosť letectva.

V kontexte internacionalizácie priemyselného odvetvia a narastajúcej globálnej konkurencie sa vyvíja veľký tlak na leteckých dopravcov, aby znižovali prevádzkové náklady. Mnoho leteckých dopravcov EÚ, z ktorých niektorí sa usilujú o reštrukturalizáciu svojich činností, vykonáva vedľajšie činnosti a postupne aj kľúčové činnosti externe s cieľom zlepšiť produktivitu a výnosnosť. Vznikli nové obchodné modely a modely zamestnanosti, ako napríklad multiplikácia operačných základní, prijímanie do zamestnania leteckých posádok prostredníctvom agentúr, nové atypické formy zamestnania alebo schémy „pay-to-fly“ pre letovú posádku. Súvislé monitorovanie a pravidelná výmena informácií medzi Komisiou, členskými štátmi a zainteresovanými stranami by takisto mohli prispieť k lepšiemu chápaniu týchto nových trendov a zabezpečiť spravodlivé pracovné podmienky v odvetví.

Osobitnú pozornosť si zasluhuje situácia vysoko mobilných pracovníkov, ktorí majú svoju prevádzkovú základňu („domovskú základňu“) so sídlom mimo územia, na ktorom má letecký dopravca licenciu. Je dôležité, aby platné pracovné právo bolo prehľadné a aby neboli nejasnosti, pokiaľ ide o príslušný súd poverený riešením sporov. V tejto súvislosti bude vydaná praktická príručka o platnom pracovnom práve a príslušnom súde v rámci Európskej justičnej siete v občianskych a obchodných veciach. Po prehodnotení Komisia zváži, či sú na základe objektívnych kritérií potrebné výkladové usmernenia alebo regulačné zmeny v odvetví leteckej dopravy.

Za týchto okolností je nevyhnutný aktívny a komplexný sociálny dialóg v pracovnoprávných vzťahoch. V prípade, že by pravidlá mohli mať značné sociálne dôsledky, je takisto mimoriadne dôležité, aby sa riadne konzultovalo so zainteresovanými stranami vrátane sociálnych partnerov Únie. Vzťahuje sa to aj na Európsku agentúru pre bezpečnosť letectva, pokiaľ ide o vypracovávanie vykonávacích predpisov v oblasti bezpečnosti.

Komisia sa pri rokovaní o komplexných dohodách o leteckej doprave na úrovni EÚ s tretími krajinami bude takisto snažiť zabezpečiť, aby príslušné politiky a právne predpisy zmluvných strán podporovali vysokú úroveň ochrany v oblasti práce a v sociálnej oblasti a aby príležitosti vytvorené dohodou neoslabili domáce právne predpisy a normy v oblasti práce a ich presadzovanie.

Komisia:

- podporí sociálny dialóg, najmä prostredníctvom Výboru pre sociálny dialóg v odvetví civilného letectva,
- posilní svoju analýzu pracovných miest a zamestnanosti v letectve s členskými štátmi a sprístupní ju zainteresovaným stranám,
- uverejní praktickú príručku o platnom pracovnom práve a príslušnom súde, ktorú vydá Európska justičná sieť v občianskych a obchodných veciach,
- zväži potrebu opatrení na objasnenie platného práva a príslušných súdov voči pracovným zmluvám mobilných pracovníkov v leteckej doprave.

2.5. Ochrana práv cestujúcich

Legislatívny proces na prijatie revízie nariadenia 261/2004 o právach cestujúcich v prípade odmietnutia nástupu do lietadla, veľkého meškania a zrušenia³⁷ v roku 2015 stále prebieha. Komisia naliehavo žiada Európsky parlament a Radu EÚ, aby urýchlene prijali navrhované revízie. Medzitým Komisia zabezpečuje prísne uplatňovanie práv cestujúcich v leteckej doprave EÚ stanovených v nariadení č. 261/2004 zo strany vnútroštátnych orgánov zodpovedných za presadzovanie práva podľa výkladu Súdneho dvora Európskej únie. V tejto súvislosti prijme Komisia výkladové usmernenia s cieľom usmerniť občanov a leteckých dopravcov vo veci aktuálneho právneho stavu, ktorý platí dovtedy, kým sa príslušné zmeny stanú uplatniteľnými. Komisia takisto zhodnotí, ako ďalej podporovať spoluprácu medzi vnútroštátnymi orgánmi zodpovednými za presadzovanie práva a orgánmi zodpovednými za horizontálne pravidlá týkajúce sa spotrebiteľov.

2.6. Nástup novej éry prostredníctvom inovácií a digitálnych technológií

Inovácie zohrávajú v odvetví leteckej dopravy ústrednú úlohu. Zlepšujú konkurencieschopnosť, sú impulzom na nové nápady, trhové príležitosti a technológie s cieľom posilniť bezpečnosť a výkonnosť letectva v záujme bezproblémového cestovania pre všetkých. Pri vývoji technológií novej generácie a podpore využívania najmodernejších technológií sa vyžaduje, aby Európa mala vedúce postavenie. To možno dosiahnuť účinným prepájaním európskej tvorivosti a finančných zdrojov.

Lietadlá sú samozrejme jadrom letectva, a preto je konkurencieschopný letecký priemysel kľúčový pre vysokovýkonné odvetvie letectva. Letecký priemysel je uznaný za jedno z piatich najvyspelejších technologických odvetví v Európe. Výskum a inovačné úsilie zostávajú v súčasnosti kľúčovým faktorom úspechu leteckého priemyslu. Výrobcovia lietadiel a ich dodávateľský reťazec vynakladajú obrovské úsilie na minimalizáciu environmentálnej stopy leteckej dopravy, zvýšenie bezpečnosti leteckej dopravy, zníženie prevádzkových nákladov a zvládnutie zvyšujúceho sa dopytu po nových lietadlách. Dobrým príkladom je verejno-súkromné partnerstvo – spoločný podnik Čisté nebo 2. Ďalšími príkladmi tohto úsilia sú rozvoj pokročilých výrobných procesov, využívanie nových materiálov a opatrenia v súlade s obehovým hospodárstvom³⁸.

Osvedčovanie je bránou od výskumu a vývoja na trh, ako povinná záruka bezpečnosti a súladu s environmentálnymi podmienkami. Európska agentúra pre bezpečnosť letectva musí byť schopná včas a efektívne pripravovať a vykonávať osvedčovanie, a zároveň si zachovať nezávislosť a nestrannosť.

Zavádzanie a optimalizácia informačných a komunikačných technológií sú mimoriadne dôležité aj pre letiskové kapacity, výkonnosť a kvalitu služieb. Pravidlá EÚ upravujúce distribúciu leteniek v kódexe správania pre počítačový rezervačný systém³⁹ už nemusia byť pre súčasný trh vhodné. Komisia preto posúdi, či je vzhľadom na pozorované zmeny potrebné revidovať existujúce pravidlá. Komisia okrem toho víta spustenie projektu Big Data v oblasti letectva⁴⁰ Európskou agentúrou pre bezpečnosť letectva

³⁷ Nariadenie (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, Ú. v. EÚ L 46 zo 17.2.2004, s.1 – 7.

³⁸ Balík právnych predpisov o obehovom hospodárstve.

³⁹ Nariadenie (ES) č. 80/2009 zo 14. januára 2009, Ú. v. EÚ L 35, 4.2.2009, s. 47.

⁴⁰ Pozri pracovný dokument útvarov Komisie, kapitulu 5.

s cieľom výrazne zlepšiť analytické kapacity a výmenu veľkých objemov údajov, čo vďaka využívaniu informačných a komunikačných technológií pomôže zlepšiť bezpečnosť letectva.

Bezpilotné lietadlá: uvoľnenie ich plného potenciálu

Bezpilotné lietadlá sú technológiou, ktorá už prináša radikálne zmeny tým, že vytvára príležitosti pre nové služby a aplikácie, ako aj nové výzvy. Predstavujú obrovskú príležitosť tak pre náš priemysel v oblasti leteckej výroby, najmä pre malé a stredné podniky, ako aj pre mnohé letecké a neletecké podniky, ktoré budú schopné integrovať bezpilotné lietadlá do svojich činností a zvýšiť ich efektívnosť a konkurencieschopnosť. Dnešné pravidlá leteckej bezpečnosti nie sú prispôbené bezpilotným lietadlám. Vzhľadom na širokú škálu typov bezpilotných lietadiel používaných podľa veľmi odlišných prevádzkových podmienok je potrebné rýchlo zaviesť rámec založený na riziku. Tento rámec zabezpečí ich bezpečné používanie v civilnom vzdušnom priestore a vytvorí právnu istotu pre priemyselné odvetvie. V tejto súvislosti sa zohľadnia aj obavy týkajúce sa súkromia a ochrany údajov, bezpečnostnej ochrany, zodpovednosti a poistenia alebo životného prostredia.

Tento rámec sa musí stanoviť na úrovni EÚ, aby sa zabezpečila bezpečná interakcia so súčasnými používateľmi vzdušného priestoru v zmysle predpisov EÚ a aby sa vytvoril veľký jednotný domáci trh, ktorý bude obzvlášť dôležitý malé a stredné podniky a pre začínajúce podniky. Z bezpečnostných dôvodov musia byť zahrnuté všetky bezpilotné lietadlá vrátane malých. Tieto pravidlá však musia byť v súlade s lepšou právnou reguláciou Komisie úmerné riziku, aby sa zabezpečilo, že nové trendy nie sú obmedzované zbytočne zaťažujúcimi a nákladnými pravidlami a postupmi. Komisia sa takisto bude snažiť v najvyššej možnej miere opierať o priemyselné normy.

Komisia:

- navrhuje základný právny rámec pre bezpečný vývoj operácií bezpilotných lietadiel v EÚ ako súčasť nového základného nariadenia č. 216/2008 o bezpečnosti letectva,
- poverí Európsku agentúru pre bezpečnosť letectva úlohou pripraviť podrobnejšie pravidlá, ktoré umožnia prevádzku bezpilotných lietadiel a rozvoj priemyselných noriem.

2.7. Príspevok k odolnej energetickej únii a k politike v oblasti zmeny klímy zameranej na budúcnosť

Budúca konkurencieschopnosť európskeho odvetvia leteckej dopravy a jeho environmentálna udržateľnosť kráčajú ruka v ruke. Pravidelné a holistickejšie monitorovanie a podávanie správ o environmentálnych vplyvoch a pokroku pri vykonávaní rôznych politík a iniciatív v celom systéme leteckej dopravy EÚ pomôže informovať o vplyvoch odvetvia na životné prostredie a poskytnúť hodnotný prínos pre ďalšie rozhodovanie. Je potrebné počas celého obdobia zachovať a posilniť vysoké environmentálne normy, aby sa zabezpečilo, že letecká doprava sa bude vyvíjať udržateľným spôsobom, pričom sa zabráni škodlivým účinkom na ekosystémy a občanov alebo sa tieto účinky budú minimalizovať.

Pokiaľ ide o emisie z letectva, EÚ zaviedla silné regulačné nástroje, ako je systém obchodovania s emisiami (EU ETS), ktorý sa zaoberá emisiami skleníkových plynov⁴¹ vrátane tých, ktoré pochádzajú z letectva.

Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO) zohráva kľúčovú úlohu v rozvoji globálneho riešenia problému emisií skleníkových plynov z medzinárodného letectva. EÚ sleduje prostredníctvom svojich členských štátov konajúcich v rámci ICAO silný mechanizmus založený na globálnom trhu s cieľom dosiahnuť uhlíkovo neutrálny rast od roku 2020, ktorý sa má v prípade potreby časom preskúmať a ktorý má začať fungovať od roku 2020, ako aj prijatie prvej normy CO₂ pre lietadlá. Na zhromaždení ICAO v roku 2016 by Európa mala oslovit' ďalšie regióny sveta s cieľom dosiahnuť skutočne globálny mechanizmus.

⁴¹ Smernica 2003/87/ES z 13. októbra 2003, Ú. v. EÚ L 275, 26.10.2003, s. 32.

V súlade s agendou energetickej únie prispievajú významným spôsobom k zníženiu vplyvu letectva na životné prostredie aktuálne výskumné a rozvojové činnosti pre inovatívne „zelené“ technológie vrátane vývoja moderných biopalív a ich zavádzania na trh. Programy EÚ sa vzťahujú najmä na modernizáciu manažmentu letovej prevádzky a zníženie vplyvu na životné prostredie (Čisté nebo). Projekt Výskum manažmentu letovej prevádzky jednotného európskeho neba prispeje k úspore palív a potenciálnemu zníženiu emisií CO₂ o 50 miliónov ton. Priemyselné odvetvie už taktiež prijalo iniciatívy a malo by sa dôsledne zväziť určenie najlepších postupov. Mala by sa naďalej vyvíjať snaha o zníženie emisií NO_x, aby sa znížil vplyv na ľudské zdravie.

Environmentálne správanie poskytovania leteckých navigačných služieb sa stalo súčasťou systému výkonnosti v rámci jednotného európskeho neba. Výkonnosť systému manažmentu letovej prevádzky „od vzletu po pristátie“ by sa mala zlepšiť z hľadiska environmentálnych cieľov vrátane znižovania hluku a emisií vyplývajúcich z pohybov lietadiel na letiskách.

Hluk z leteckej dopravy v okolí letísk v Európe priamo postihuje približne 4 milióny ľudí⁴². Nové nariadenie EÚ o riadení prevádzkových obmedzení podmienených hlukom zabezpečí, aby sa najlepšie postupy a rozhodovanie o prevádzkových obmedzeniach založené na dôkazoch od júna 2016 uplatňovali v celej Európe. EÚ prijíma aj novú medzinárodnú normu o hluku, ktorá sa má uplatňovať na nové typy veľkých lietadiel od roku 2017. V okolí letísk čelia občania okrem hluku aj zlej kvalite ovzdušia, pričom hlavný vplyv na verejné zdravie majú ultrajemné častice. S cieľom vyriešenia tohto problému budú Komisia a členské štáty naďalej spolupracovať s priemyselným odvetvím a medzinárodnými partnermi v rámci ICAO na zmiernení účinkov znečistenia ovzdušia spôsobeného lietadlami.

Komisia víta uverejnenie správy pod názvom European Air Transport Environment Report (správa o prostredí európskej leteckej dopravy), ktorú vypracovali Európska agentúra pre bezpečnosť letectva, Eurocontrol a Európska environmentálna agentúra a ktorá umožní EÚ, členským štátom a priemyselnému odvetviu lepšie sledovanie environmentálneho správania odvetvia leteckej dopravy a monitorovanie účinnosti rôznych opatrení a politík.

III. VYKONÁVANIE STRATÉGIE V OBLASTI LETECTVA A VYHLIADKY DO BUDÚCNOSTI

3.1. Potreba spoločného úsilia

Európske letectvo si môže udržať konkurencieschopnosť len vtedy, ak všetky zainteresované strany z verejného a súkromného sektora zaujmú holistický prístup pri riešení kľúčových výziev, ktorým v súčasnosti čelí európske letectvo, a budú konať komplementárne a koordinovaným spôsobom. Tento prístup je potrebný na to, aby sa opatrenia navrhované v tejto stratégii premietli do hmatateľných výsledkov.

Svoju úlohu zohrávajú členské štáty a všetky zainteresované strany vrátane leteckých dopravcov, letísk, poskytovateľov leteckých navigačných služieb, výrobcov a sociálnych partnerov: len účinnou spolupracou sa zabezpečí, aby bolo európske letectvo v budúcnosti v globálnom meradle úspešné. Záujmy môžu byť niekedy protichodné. Vždy, keď to bude možné, by sme však mali nájsť spôsob fungovania ako jeden tím. Dôležitú úlohu by mal zohrávať sociálny dialóg, a najmä Výbor pre sociálny dialóg v odvetví civilného letectva.

Na medzinárodnej úrovni existuje potreba jednotnosti. V medzinárodných organizáciách a vo vzťahu s tretími krajinami musí Európska únia vystupovať jednotne. Okrem rokovaní o komplexných dohodách o leteckej doprave EÚ ako o základnom kameni vonkajšej činnosti EÚ v oblasti letectva bude Komisia naďalej trvať na rýchlom dokončení ratifikačného procesu revidovaného dohovoru Eurocontrol a protokolu o pristúpení EÚ. Takisto bude plne podporovať činnosti Medzinárodnej organizácie

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

civilného letectva v oblasti noriem bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany, manažmentu letovej prevádzky a ochrany životného prostredia.

3.2. Investície do leteckého výskumu

Katalyzátorom pre rozvoj letectva a jeho úlohy ako hybnej sily rastu budú inovácie a digitalizácia. Komisia je presvedčená, že primerané súkromné a verejné investície do technológií a inovácií zabezpečia vedúcu úlohu Európy v medzinárodnom letectve. Európska únia plánuje do roku 2020 každoročne investovať 430 miliónov EUR⁴³ do projektu Výskum manažmentu letovej prevádzky jednotného európskeho neba (SESAR). Odhaduje sa, že včasné rozvíjanie riešení v rámci projektu SESAR by mohlo viesť k vytvoreniu viac ako 300 000 nových pracovných miest.

Komisia podporuje výskum a inovácie v odvetví letectva prostredníctvom verejno-súkromných partnerstiev, rámcového programu Horizont 2020, európskych štrukturálnych a investičných fondov a Európskeho fondu pre strategické investície a zároveň zabezpečuje, aby opatrenia boli v súlade s politikou EÚ v oblasti bezpečnosti. Nevyhnutné je aj úsilie, ktoré sa vynakladá na výskum a inovácie v oblasti aeronautiky a moderných palív, ako sa podčiarkuje v správe „Flightpath 2050“, ktorú vypracovala skupina na vysokej úrovni pre letecký výskum. Tieto snahy musia byť podporené efektívnou kombináciou verejného a súkromného financovania, napríklad aj na úrovni EÚ, ktorá zahŕňa napríklad veľké príspevky verejno-súkromných partnerstiev ako napr. Čisté nebo a SESAR doplnené činnosťami v oblasti výskumu a inovácií priamo financovanými v rámci výskumného programu Horizont 2020 z európskych štrukturálnych a investičných fondov a z Európskeho fondu pre strategické investície.

Komisia bude naďalej aktívne podporovať efektívnu koordináciu medzi týmito nástrojmi, a zároveň skúmať, ako by Investičný plán pre Európu⁴⁴ mohol podporiť odvetvie letectva, najmä rozvoj a industrializáciu moderných európskych leteckých výrobkov a služieb. Rozvoj strategických infraštruktúr a udržateľná doprava sú taktiež kľúčovými cieľmi úverovej politiky Európskej investičnej banky (EIB) v oblasti dopravy⁴⁵.

3.3. Záver a vyhliadky do budúcnosti

Letectvo sa stalo katalyzátorom hospodárskeho rastu: vysokovýkonné odvetvie letectva prispieva k zdravému hospodárstvu EÚ.

Európska únia už prijala úlohu „nosiť a zmien“ spolu s procesom vytvárania jednotného leteckého trhu. Pri rozvíjaní tohto trhu bolo cieľom podporiť záujmy spotrebiteľov, znížiť prekážky obchodu, zachovať rovnaké podmienky pre prevádzkovateľov, podporiť inovácie, zachovať najvyššiu úroveň bezpečnosti a zapojiť do procesu všetky zainteresované strany.

Tieto zásady sa musia realizovať v globálnom meradle. Odvetvie letectva EÚ musí udržať krok s tempom rastu a zmeny tak, že zabezpečí prístup ku kľúčovým rastovým trhom pre priemysel EÚ a jej občanov. Úspech vnútorného leteckého trhu EÚ a zásady a pravidlá, na ktorých je založený, by sa mali podporovať na medzinárodnej úrovni prostredníctvom ambiciózneho vonkajšej politiky EÚ v oblasti letectva a rokovaní s kľúčovými partnermi.

Na prekonanie kapacitných obmedzení a obmedzení efektívnosti vyplývajúcich z neefektívneho využívania súčasných zdrojov (vzdušný priestor, letiská) treba prijať opatrenia na úrovni EÚ. Letectvo sa musí stať neoddeliteľnou súčasťou intermodálnej dopravy v záujme čo najlepšej prepojitelnosti, ktorá zase pomôže stimulovať rast európskeho hospodárstva.

⁴³ Predpokladaný priemerný ročný príspevok v období rokov 2014 – 2020.

⁴⁴ Oznámenie Komisie – Investičný plán pre Európu – COM(2014) 903 final.

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

EÚ by mala presadzovať politiky zamerané na optimalizáciu investícií a trhových podmienok, ktoré ovplyvňujú priemyselné odvetvie letectva, a zlepšenie regulačného rámca, pričom by sa mali zachovať najvyššie normy EÚ v oblasti bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany, životného prostredia a jej občanov. Komisia je takisto presvedčená, že inteligentné investície do technológií a inovácií pomôžu zabezpečiť vedúcu úlohu Európy v medzinárodnom letectve.

Úspešné vykonávanie tejto stratégie v oblasti letectva bude závisieť od ochoty všetkých aktérov spolupracovať koherentným a konzistentným spôsobom. Letectvo je globálne odvetvie a všetky prvky leteckej siete EÚ vytvárajú hodnoty. Iba konkurencieschopné a udržateľné odvetvie leteckej dopravy umožní Európe udržať si svoje vedúce postavenie v záujme jej občanov a priemyslu.

ORIENTAČNÝ AKČNÝ PLÁN STRATÉGIE V OBLASTI LETECTVA

DOKONČENIE MEDZIINŠTITUCIONÁLNEHO PROCESU	
2016	Revízia nariadenia o prevádzkových intervaloch č. 545/2009
2016	Revízia nariadenia č. 261/2004 o právach cestujúcich
2016	SES2 +; Revízia rámca jednotného európskeho neba
2016 – 2017	Záver procesu ratifikácie protokolu o pristúpení EÚ k Európskej organizácii pre bezpečnosť leteckej prevádzky (Eurocontrol)
LEGISLATÍVNE NÁVRHY KOMISIE*	
2015	Revízia základného nariadenia o bezpečnosti letectva č. 216/2008 vrátane zahrnutia ustanovení o bezpilotných lietadlách
2016	Opatrenia na riešenie nekalých praktík (revízia nariadenia č. 868/2004)
VYKONÁVACIE AKTY KOMISIE	
2017	Revízia funkcií siete manažmentu letovej prevádzky vrátane výberu manažéra siete
2019	Revízia systému výkonnosti (od vzletu po pristátie)
MEDZINÁRODNÝ ROZMER	
2015	Poverenia na dojednanie komplexných dohôd o leteckej doprave na úrovni EÚ
2016	Poverenia na rokovanie o dvojstranných dohôd o bezpečnosti letectva s Čínou a Japonskom
2016 – 2017	Začatie nových dialógov o letectve s kľúčovými partnermi
USMERŇOVACIE DOKUMENTY	
2016	Usmernenia o právach cestujúcich v leteckej doprave
2016	Usmernenia týkajúce sa vlastníctva a kontroly
2016	Usmernenia týkajúce sa záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme
2016 – 2017	Najlepšie postupy pri minimálnej úrovni služieb riadenia vzdušného priestoru
KONTROLA VHODNOSTI (REFIT)	
2018	Pravidlá počítačového rezervačného systému (PRS) týkajúce sa distribúcie leteckých produktov
ŠTÚDIE A HODNOTENIA**	
2017 – 2018	Nariadenie (ES) č. 1008/2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb
2016 – 2017	Nariadenie (ES) č. 996/2010 o vyšetrovaní leteckých nehôd
2016 – 2017	Nariadenie (ES) č. 2111/2005 o bezpečnostnom zozname leteckých dopravcov EÚ
2016 – 2017	Smernica 2009/12/ES o letiskových poplatkoch
2017	Smernica 96/67/ES o službách pozemnej obsluhy

* Legislatívne návrhy budú predmetom požiadaviek Komisie na lepšiu právnu reguláciu Komisie.

** Na základe hodnotení môže byť potrebné iniciovať legislatívne návrhy.