

HODNOTENIE VPLYVU PRÁVNEJ ÚPRAVY

**ROZŠÍRENIE SYSTÉMU EASA NA ÚPRAVU RIADENIA LETOVEJ PREVÁDZKY
A LETOVÝCH NAVIGAČNÝCH SLUŽIEB (ATM/ANS)**

OBSAH

ZOZNAM POUŽITÝCH SKRATIEK	5
ZHRNUTIE	8
1. ÚVOD A ROZSAH	12
1.1 SÚVISLOSTI	12
1.2 ITERATÍVNY PROCES HODNOTENIA VPLYVU	12
1.2.1 „Lepšia regulácia“	12
1.2.2 Identifikácia problému	13
1.2.3 Predbežné hodnotenie vplyvu Komisie	14
1.2.4 Konečné hodnotenie vplyvu Komisie	14
1.2.5 Predkladané hodnotenie vplyvu právnej úpravy	15
2. HODNOTENIE VPLYVU PRÁVNEJ ÚPRAVY	16
2.1 PRÍSTUP K HODNOTENIU VPLYVU	16
2.1.1 Kvalitatívne a kvantitatívne hodnotenie	16
2.1.2 Metodika hodnotenia	16
2.2 KONZULTÁCIE SO ZAJAHOVANÝMI STRANAMI	18
2.3 ANALÝZA PROBLÉMOV	19
2.3.1 Úroveň bezpečnosti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb v Európe	19
2.3.1.1 Zdroj informácií o bezpečnosti	19
2.3.1.2 Kultúra bezpečnosti a nahlásovanie	19
2.3.1.3 Celkový počet nehôd, incidentov alebo udalostí spojených s manažmentom letovej prevádzky a letovými navigačnými službami.....	20
2.3.1.4 Nehody, incidenty, udalosti a príslušné kategórie spojené s manažmentom letovej prevádzky a letovými navigačnými službami.....	21
2.3.1.5 Smrteľné nehody, ku ktorým prispeli riadenie letovej prevádzky a letové navigačné služby	22
2.3.1.6 Kľúčové rizikové oblasti	24
2.3.1.7	Náklady bezpečnostných udalostí 25
2.3.2 Regulačný rámec	26
2.3.2.1 Globálny regulačný rámec: ICAO	26
2.3.2.2 Tvorba predpisov a normalizácia v Európe	27
2.3.2.3 Roztrieštený regulačný rámec	28
2.3.3 Procesy na národnej úrovni	29
2.3.3.1 Hlavné pravidlá, ktorých nedodržiavanie zistil program ESIMS	29
2.3.3.2 Súčasná snaha o dozor nad bezpečnosťou riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb	29
2.3.4 Výzvy, ktoré prináša rozvoj	30
2.3.4 Závety a odôvodnenie zásahu EÚ	30
2.4 CIELE A UKAZOVATELE	31
2.4.1 Ciele	31
2.4.2 Všeobecné ciele	31
2.4.3 Osobitné ciele	31
2.4.4 Operatívne ciele	33
2.4.5 Ukazovatele	34
2.5 DOSTUPNÉ MOŽNOSTI	38
2.5.1 Možnosti predbežného hodnotenia vplyvu	38
2.5.2 Možnosti, o ktorých sa uvažovalo v tomto hodnotení vplyvu právnej úpravy ...	38
2.6 NAJLEPŠIA MOŽNOSŤ ROZŠÍRENIA PRÁVOMOCÍ AGENTÚRY EASA NA ÚPRAVU BEZPEČNOSTI RIADENIA LETOVEJ PREVÁDZKY A LETOVÝCH NAVIGAČNÝCH SLUŽIEB	41
2.6.1 Alternatívne možnosti	41
2.6.2 Cieľová skupina a počet dotknutých subjektov	41

2.6.2.1 Príslušné úrady	41
2.6.2.2 Poskytovatelia služieb riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb	42
2.6.2.3 Iní viacnásobní poskytovatelia služieb.....	44
2.6.2.4 Organizácie, ktoré vykonávajú projektové, výrobné a údržbové činnosti	46
2.6.2.5 Výcvikové organizácie a lekári	47
2.6.2.6 Prehľad ovplyvnených subjektov	47
2.6.3 Vplyv na bezpečnosť	48
2.6.4 Hospodársky účinok	51
2.6.4.1 Kontrola dodržiavania noriem agentúrou	52
2.6.4.2 „Horizontálna“ regulácia systému riadenia bezpečnosti a kvality	53
2.6.4.3 Dohľad nad organizáciami údržby.....	54
2.6.4.4 Overovanie zhody elektronických zariadení na lietadlách tretích krajín... ..	55
2.6.4.5 Náklady na škody	55
2.6.4.6 Analýza bezpečnosti a tvorba predpisov agentúrou	56
2.6.4.7 Zhrnutie hospodárskych účinkov	56
2.6.5 Environmentálne účinky	58
2.6.6 Sociálny dosah	58
2.6.6.1 Príslušné úrady	58
2.6.6.2 Odvetvie	58
2.6.6.3 Eurocontrol a agentúra	58
2.6.6.4 Zhrnutie sociálneho dosahu.....	59
2.6.7 Vplyv na iné požiadavky Spoločenstva mimo súčasnej pôsobnosti EASA	59
2.6.7.1 „Nový prístup“	59
2.6.7.2 Udeľovanie licencií leteckým dopravcom.....	60
2.6.7.3 Zhrnutie vplyvu na iné požiadavky Spoločenstva	61
2.6.8 Multikriteriálna analýza (MCA) a odporúčaná možnosť.....	62
2.7 KONCEPCIA PREVÁDZKY	62
2.7.1 Alternatívne možnosti	62
2.7.2 Cieľová skupina a počet dotknutých subjektov	63
2.7.2.1 Rôzne úlohy.....	63
2.7.2.2 Príslušné úrady	64
2.7.2.3 Tvorcovia koncepcií.....	65
2.7.2.4 Poskytovatelia letových prevádzkových služieb	65
2.7.2.5 Prehľad ovplyvnených subjektov	66
2.7.3 Vplyv na bezpečnosť	66
2.7.4 Hospodársky účinok	69
2.7.5 Environmentálne účinky	72
2.7.6 Sociálny dosah	72
2.7.7 Vplyv na iné požiadavky Spoločenstva mimo súčasnej pôsobnosti EASA	72
2.7.8 Multikriteriálna analýza (MCA) a odporúčaná možnosť.....	74
2.8 RIADENIE TOKU LETOVEJ PREVÁDZKY	74
2.8.1 Alternatívne možnosti	74
2.8.2 Cieľová skupina a počet dotknutých subjektov	75
2.8.2.1 Príslušné úrady	75
2.8.2.2 Poskytovatelia riadenia toku letovej prevádzky	75
2.8.2.3 Ďalšie zainteresované strany podieľajúce sa na leteckej prevádzke	75
2.8.2.4 Ďalšie zainteresované strany v oblasti letectva	76
2.8.2.5 Prehľad ovplyvnených subjektov	76
2.8.3 Vplyv na bezpečnosť	76
2.8.4 Hospodársky účinok.....	78
2.8.5 Environmentálne účinky	80
2.8.6 Sociálny dosah	81
2.8.7 Vplyv na iné požiadavky Spoločenstva mimo súčasnej pôsobnosti EASA	81
2.8.8 Multikriteriálna analýza (MCA) a odporúčaná možnosť.....	81
2.9 RIADENIE VZDUŠNÉHO PRIESTORU	81

2.9.1 Alternatívne možnosti	81
2.9.2 Cieľová skupina a počet dotknutých subjektov	82
2.9.3 Vplyv na bezpečnosť	82
2.9.4 Hospodársky účinok	84
2.9.5 Environmentálne účinky	86
2.9.6 Sociálny dosah	86
2.9.7 Vplyv na iné požiadavky Spoločenstva mimo súčasnej pôsobnosti EASA	86
2.9.8 Multikriteriálna analýza (MCA) a odporúčaná možnosť.....	87
2.10 MALÉ A STREDNÉ PODNIKY	87
2.10.1 Alternatívne možnosti.....	87
2.10.2 Cieľová skupina a počet dotknutých subjektov	88
2.10.3 Vplyv na bezpečnosť	88
2.10.4 Hospodársky účinok	90
2.10.5 Environmentálne účinky.....	91
2.10.6 Sociálny dosah	91
2.10.7 Vplyv na iné požiadavky Spoločenstva mimo súčasnej pôsobnosti EASA.....	91
2.10.8 Multikriteriálna analýza (MCA) a odporúčaná možnosť.....	92
2.11 CERTIFIKÁCIA CELOEURÓPSKÝCH POSKYTOVATEĽOV LETOVÝCH NAVIGAČNÝCH SLUŽIEB.....	92
2.11.1 Alternatívne možnosti.....	92
2.11.2 Cieľová skupina a počet dotknutých subjektov	92
2.11.3 Vplyv na bezpečnosť	93
2.11.4 Hospodársky účinok	94
2.11.5 Environmentálne účinky.....	95
2.11.6 Sociálny dosah	95
2.11.7 Vplyv na iné požiadavky Spoločenstva mimo súčasnej pôsobnosti EASA.....	95
2.11.8 Multikriteriálna analýza (MCA) a odporúčaná možnosť.....	96
3. ZÁVERY.....	96

Zoznam použitých skratiek

ACC	Area Control Centre	oblastné stredisko riadenia
AIB	Accident Investigation Body	orgán na vyšetrovanie leteckých nehôd
AFIS	Aerodrome Flight Information Service	letisková letová informačná služba
AMC	Acceptable Means of Compliance	prijateľný spôsob plnenia
ANS	Air Navigation Services	letové navigačné služby
ANSP	Air Navigation Service Provider	poskytovateľ letových navigačných služieb
AOC	Air Operator Certificate	osvedčenie leteckého prevádzkovateľa
ASM	Airspace Management	riadenie vzdušného priestoru
AST	Annual Safety Template	ročná bezpečnostná šablóna
ATC	Air Traffic Control	riadenie leteckej prevádzky
ATCO	Air Traffic Control Official	riadiaci leteckej prevádzky
ATFM	Air Traffic Flow Management	riadenie toku letovej prevádzky
ATM	Air Traffic Management	riadenie letovej prevádzky
ATS	Air Traffic Services	letové prevádzkové služby
ATSP	Air Traffic Service Provider	poskytovateľ letových prevádzkových služieb
CFIT	Controlled Flight Into Terrain	riadený let do terénu
CFMU	Central Flow Management Unit	stredisko riadenia leteckej dopravy
CoO	Concept of Operations	konceptia prevádzky
CRD	Comment Response Document	dokument pripomienok a odpovedí
CS	Certification Specification	technické podmienky certifikácie
CTR	Controlled airspace volume around an aerodrome	riadený vzdušný priestor okolo letiska
DOA	Design Organisation Approval	povolenie projektovej organizácii
EASA	European Aviation Safety Agency	Európska agentúra pre bezpečnosť letectva
EK	European Commission	Európska komisia
ECAC	European Civil Aviation Conference	Európska konferencia civilného letectva
EGNOS	European Geostationary and Navigation Overlay Service	Európska geostacionárna a navigačná prekrývacia služba
ERs	Essential Requirements	základné požiadavky
ESARR	EUROCONTROL Safety Regulatory requirements	požiadavky Eurocontrolu na regulovanie bezpečnosti
ESIMS	ESARR Implementation Monitoring and Support	implementačný monitorovací a podporný program pre požiadavky Eurocontrolu na regulovanie bezpečnosti
EÚ	European Union	Európska únia
FAB	Functional Airspace Block	funkčný blok vzdušného priestoru

FIR	Flight Information Region	letový informačný priestor
FMP	Flow Management Position	pracovisko riadenia leteckej dopravy
FTE	Full Time Equivalent	ekvivalent plného pracovného úväzku
FUA	Flexible Use of the Airspace	pružné využívanie vzdušného priestoru
GSA	GNSS Supervisory Authority	Úrad pre dohľad nad globálnymi navigačnými satelitnými systémami (GNSS)
GNSS	Global Navigation Satellite System	globálne navigačné satelitné systémy
HLG	High Level Group	skupina na vysokej úrovni
HST	High Speed Train	vysokorýchlostný vlak
ICAO	International Civil Aviation Organisation	Medzinárodná organizácia civilného letectva
ICASC	International Committee for Airspace Standards and Calibration	Medzinárodný výbor pre normy vzdušného priestoru a kalibráciu
ICB	Industry Consultation Body	poradný orgán odvetvia
IFR	Instrument Flight Rules	pravidlá letu podľa prístrojov
IRs	Implementing Rules	vykonávacie pravidlá
IS-SG	Inter-Service Steering Group	mediútvarová riadiaca skupina
JAMC	Joint (civil-military) Airspace Management Cell	spoločné (civilno-armádne) pracovisko spravovania vzdušného priestoru
LCIP	Local Convergence and Implementation Plans	miestne plány konvergencie a realizácie
MCA	Multi - Criteria Analysis	multikriteriálna analýza
MS	Member State	členský štát
NAA/NSA	National (or Civil) Aviation Authority/Supervisory Authority	národný letecký úrad (alebo úrad civilného letectva)/národný dozorný orgán
NPA	Notice for Proposed Amendment	oznámenie o navrhovanej zmene a doplnení
OPS	Operations	prevádzka
POA	Production Organisation Approval	schválenie výrobnjej organizácie
QMS	Quality Management System	systém riadenia kvality
RIA	Regulatory Impact Assessment	hodnotenie vplyvu právnej úpravy
RNAV	Area Navigation	priestorová navigácia
RVSM	Reduced vertical Separation Minima	znížené minimá vertikálnych rozstupov
SARPs	Standards And Recommended Practices	normy a odporúčané postupy
SES	Single European Sky	jednotné európske nebo
SESAR	Single European Sky ATM Research Programme	výskumný program riadenia letovej prevádzky v jednotnom európskom nebi
SJU	SESAR Joint Undertaking	spoločný podnik SESAR
SME	Small/Medium Enterprise	malé a stredné podniky

SMS	Safety Management System	system riadenia bezpečnosti
SRC	Safety Regulation Commission	Komisia pre reguláciu bezpečnosti
TSA	Temporary Segregated Areas	dočasne vymedzené priestory
TWR	Tower	veža
UAS	Unmanned Aerial Systems	nepilotované vzdušné systémy
UIR	Upper (flight) Information Region	horný (letový) informačný priestor
VLJ	Very Light Jet	veľmi ľahké prúdové lietadlo

Zhrnutie

Účelom tohto hodnotenia vplyvu právnej úpravy (RIA) je vyhodnotiť z európskeho hľadiska potenciálne dôsledky rozšírenia základného nariadenia¹ na riadenie letovej prevádzky a letové navigačné služby.

Toto hodnotenie vplyvu právnej úpravy vychádza z predchádzajúceho posúdenia vplyvu, vypracovaného v roku 2005 z iniciatívy služieb Komisie. Agentúra ho vypracovala podľa metodiky, ktorú vydal výkonný riaditeľ agentúry na vykonávanie ustanovení odseku 5.3 postupu tvorby predpisov agentúry.

Uskutočnili sa rozsiahle konzultácie so zúčastnenými stranami, ktorých 1860 odpovedí na oznámenie o navrhovanej zmene a doplnení NPA 2007-16 bolo predstavených v dokumente pripomienok a odpovedí CRD 2007-16, ktorý agentúra uverejnila 18. marca 2008.

Hodnotenie vplyvu právnej úpravy dopĺňa stanovisko agentúry, že systém EASA² sa použije na:

- zlepšenie bezpečnosti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb, ktoré by v nadchádzajúcich dvoch desaťročiach mohli zapríčiniť okolo 18 nehôd ročne (z toho 1/3 so smrteľnými úrazmi) a približne 90 000 incidentov,
- zníženie nákladov, ktoré by mohli vzniknúť v súvislosti s nehodami a incidentmi spojenými s manažmentom letovej prevádzky a letovými navigačnými službami v krajinách EÚ 27+4³, a ktoré možno odhadnúť rádovo na 680 miliónov EUR ročne,
- zavedenie celkového systémového prístupu pre právnu úpravu bezpečnosti civilného letectva,
- ustanovenie pevného regulačného rámca v krajinách EÚ 27+4, jasne oddeleného od poskytovania služieb aj ďalších foriem regulácie či zasahovania orgánov verejnej správy,
- podporu celoeurópskeho projektu SESAR určením jednotného regulátora bezpečnosti, ktorý dokáže sledovať vývoj a uľahčiť vykonávanie včasným určením prostriedkov certifikácie,
- zlepšenie miery ohlasovania incidentov a udalostí v oblasti riadenia letovej prevádzky na úrovni EÚ.

Boli identifikované všeobecné, osobitné a operatívne ciele. Ukazovatele výsledkov použité v tomto hodnotení vplyvu právnej úpravy sú zosúladené s osobitnými cieľmi.

V nadväznosti na prijaté pripomienky k oznámeniu o navrhovanej zmene a doplnení NPA 2007-16 agentúra považovala za potrebné vyhodnotiť vplyv rozšírenia jej základného nariadenia v porovnaní so zakotvením jej úlohy regulácie bezpečnosti v rámci jednotného európskeho neba.

Určila tiež otázky položené v oznámení NPA 2007-16, pri ktorých bolo pred vypracovaním záverov potrebné vykonať hodnotenie vplyvu:

- otázku č. 1, v ktorej sa pýtala, či rozhodovanie o koncepciách prevádzky je funkciou štátu alebo funkciou poskytovateľov letových prevádzkových služieb,
- otázku č. 3, v ktorej sa pýtala, či riadenie vzdušného priestoru a riadenie toku letovej prevádzky sa má považovať skôr za reguláciu alebo za poskytovanie služieb,

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1).

² „Systém“ EASA zahŕňa doplňujúce funkcie agentúry a príslušných leteckých úradov členských štátov pre vykonávanie ich regulačných úloh, ktoré im určil zákonodarca.

³ Okrem 27 krajín EÚ sú súčasťou systému EASA aj Island, Lichtenštajnsko, Nórsko a Švajčiarsko.

- otázku č. 6, v ktorej sa pýtala, či poskytovanie určitých služieb nemá podliehať certifikácii,
- otázku č. 8, v ktorej sa pýtala, či certifikáciu celoeurópskych poskytovateľov služieb riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb má vykonávať agentúra, a ak áno, aké kritériá sa majú použiť na vymedzenie celoeurópskej povahy služby.

Pre každý bod, ktorý sa mal analyzovať, sa vypracovali alternatívne možnosti. Tieto možnosti sa posúdili vzhľadom na ich bezpečnostný, hospodársky, environmentálny a sociálny dosah a vzťah k iným právnym predpisom Spoločenstva. Následne sa v súlade s analýzou na základe viacerých kritérií porovnali s použitím bezrozmerných „vážených hodnotení“.

Na základe výsledkov tohto posudzovania sa agentúra vo svojom stanovisku rozhodla:

- vybrať možnosť 0B (pozri odsek 2.6), čo znamená rozšírenie rozsahu pôsobnosti základného nariadenia namiesto zakotvenia úlohy agentúry v právnych predpisoch jednotného európskeho neba, keďže prvá možnosť mala z hľadiska bezpečnosti zhruba dvakrát lepšie hodnotenie ako druhá, pričom bola zároveň najlacnejšia z celkového hospodárskeho hľadiska. Jej sociálny dosah je veľmi obmedzený a možno ho jednoducho zmierniť presunom príslušných ekvivalentov plného úväzku (FTE) na agentúru. A napokon je to jediná možnosť, ktorá zabezpečuje oddelenie bezpečnosti od iných hľadísk regulácie,
- odmietnuť možnosti 1A a 1B (pozri odsek 2.7) a teda odporučiť nezaradenie ustanovení o právnej úprave bezpečnosti „všeobecnej“ koncepcie prevádzky do základného nariadenia. To v žiadnom prípade nebráni spoločnému podniku SESAR a agentúre uzavrieť riadne dohody, ktoré prispievajú k overeniu bezpečnostných výstupov projektu SESAR aj z regulačného hľadiska,
- vybrať možnosť 1C, ktorá považuje „osobitnú“ koncepciu prevádzky (ktorá ukladá povinnosti užívateľom vzdušného priestoru aj poskytovateľom služieb) za regulačnú činnosť, bez ohľadu na to, či sa vykonáva na úrovni EÚ alebo na vnútroštátnej úrovni. Táto možnosť má dvakrát vyššie hodnotenie ako možnosť 1D (čiže považovať ju za súčasť poskytovania služieb), má navyše omnoho lepšie hodnotenie z hľadiska bezpečnosti, nevyplyývajú z nej žiadne dodatočné náklady a minimalizuje dosah na ďalšie právne predpisy v oblasti letectva, ktoré sú mimo pôsobnosti agentúry, pričom je neutrálna z environmentálneho a sociálneho hľadiska,
- vybrať možnosť 3C (pozri odsek 2.8), podľa ktorej má ústredné riadenie toku letovej prevádzky (ATFM) regulačnú povahu, kým miestne či regionálne riadenie toku letovej prevádzky prevádzkovú povahu, keďže táto možnosť má maximálny pozitívny bezpečnostný dosah, najnižšie náklady a nespornú zlučiteľnosť so zásadami a pravidlami spravodlivej hospodárskej súťaže na vnútornom trhu,
- odporučiť možnosť 3D (pozri odsek 2.9), ktorá považuje riadenie vzdušného priestoru (ASM) na úrovni EÚ alebo na vnútroštátnej úrovni, či už v strategickej, predtactickej alebo tactickej fáze, vždy za regulačnú funkciu, keďže táto možnosť hodnotením prevyšuje ďalšie dve alternatívy z bezpečnostného ako aj z hospodárskeho hľadiska (nulové dodatočné náklady), pričom bude tiež zlučiteľná so súčasnými právnymi predpismi mimo mandátu agentúry; to však nebude brániť štátom, ktoré tak budú chcieť urobiť, aby na miestnej úrovni preniesli funkcie riadenia vzdušného priestoru na poskytovateľov letových navigačných služieb,
- vybrať možnosť 6B (pozri odsek 2.10), ktorá znamená, že na malé a stredné podniky (MSP) ponúkajúce letiskové letové informačné služby (alebo riadenie odbavovacej plochy) sa majú vzťahovať primerané spoločné predpisy, a že tieto podniky majú mať povinnosť predložiť vyhlásenie o svojej spôsobilosti, keďže táto možnosť mala približne štyrikrát lepšie hodnotenie ako jej alternatívy, najmä

vzhľadom na hospodársku účinnosť a vzťah s inými právnymi predpismi Spoločenstva,

- vybrať možnosť 8C (pozri odsek 2.11), podľa ktorej poskytovatelia letových navigačných služieb poskytujúci služby v štyroch alebo viacerých štátoch budú pod dohľadom agentúry, keďže táto možnosť má vo všeobecnosti približne dvakrát vyššie hodnotenie a prevyšuje ostatné možnosti z hospodárskeho hľadiska, pričom je zároveň najlepšia aj z hľadiska bezpečnosti.

Uvedené návrhy sú v súlade so stanoviskami viacerých účastníkov, ktoré boli vyjadrené počas rozsiahlych konzultácií (pozri odsek 2.2) a najmä v rámci 1 860 pripomienok k oznámeniu NPA 2007-16 a 100 reakcií na súvisiaci dokument pripomienok a odpovedí.

Dosah kombinácie týchto šiestich vybraných možností je zhrnutý v nasledujúcej tabuľke:

Dosah		Vybrané možnosti						SPOLU	
		0B	1C	3C	3D	6B	8B		
Položka	Jednotka	Rozšíriť základné nariadenie	Všeobecná KP* mimo; Osobitná KP regulovaná	Ústredné ATFM štátne; miestne regulované	ASM regulované	„Vlastné vyhlásenie“ malých a stredných podnikov	Skutočné celoeurópska EASA		
Bezpečnosť	Vážené hodnotenie	9	7,4	7	7,5	7,2	9	47,1	
Životné prostredie	Vážené hodnotenie	0	0	0	0	1	0	1	
Hosp.	Za agentúru	tis. EUR/rok	3 150	0	15	0	0	600	3 765
	SPOLU	tis. EUR/rok	- 17 139	0	0	0	- 265,8	600	- 16 805
Sociálny dosah	Agentúra	Pracovné miesta	21	0	0	0	0	0	21
	ECTL**		- 10	0	0	0	0	0	- 10
	Úrady		- 8	0	0	0	0	0	- 8
	Čiastkový súčet verejný sektor		3	0	0	0	0	0	3
	Čiastkový súčet súkromný sektor		0	0	0	0	0	0	0
SPOLU	3	0	0	0	0	0	0	3	
Na ďalšie predpisy EÚ	Vážené hodnotenie	3	1,33	3	3	3	2,2	15,53	

* Konceptia prevádzky

**Eurocontrol

Žiadna z vybraných možností nemala negatívny vplyv na bezpečnosť. Naopak, každá z nich mala v porovnaní s príslušnými alternatívami z hľadiska bezpečnosti najlepšie hodnotenie.

Náklady súvisiace s rozšírením pôsobnosti systému EASA na reguláciu bezpečnosti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb sa za agentúru odhadujú rádovo na 1 815 000 EUR ročne, súbežne s úsporami pre účastníkov rádovo vo výške 17 miliónov EUR ročne, nielen vzhľadom na minimálny nárast bezpečnosti (odhadom len 1 %), ale najmä vzhľadom na zjednodušenie postupov a zjednotenie regulačného rámca.

Navyše, navrhovaná stratégia by mala viesť k mierne pozitívnemu prínosu k ochrane životného prostredia.

V sociálnej oblasti nebude mať navrhovaná stratégia významný dosah. Žiadny dosah nebude mať na súkromný sektor, na ktorý sa už vzťahujú povinnosti jednotného európskeho neba. Vnútroštátne orgány prídu o osem pracovných miest, ktoré sa však budú môcť ľahko znovu použiť pre lepší dohľad nad poskytovateľmi letových navigačných služieb. Eurocontrol tiež stratí osem pracovných miest, ktoré však možno presunúť do agentúry. V agentúre bude vytvorených šesťnásť pracovných miest vrátane postupného nahrádzania úsilia siete Eurocontrol.

Navrhovaná politika by napokon mohla prispieť aj k väčšiemu zosúladieniu právnej úpravy bezpečnosti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb s ostatnými časťami základného nariadenia, ale aj s „novým prístupom“ a ďalšími politikami v oblasti letectva a právnymi predpismi týkajúcimi sa vnútorného trhu. Oblasť právomocí agentúry bude v súlade s odporúčaniami skupiny na vysokej úrovni prísne obmedzená na reguláciu bezpečnosti, čím tiež vznikne lepšie rozlíšenie úloh vzhľadom na jednotné európske nebo.

Na základe tohto hodnotenia vplyvu právnej úpravy sa teda rozšírenie systému EASA na bezpečnosť a interoperabilitu vzdušných a pozemných služieb riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb považuje odôvodnené z hľadiska bezpečnosti a hospodárskych výhod; umožní sa ním tiež zjednodušenie a tvorba súdržnejších právnych predpisov v oblasti letectva v EÚ.

1. Úvod a rozsah

1.1 Súvislosti

Podľa dlhodobej prognózy organizácie EUROCONTROL⁴ (scenár C, t. j. udržateľný hospodársky rast v rámci prísnejších environmentálnych obmedzení), sa v nasledujúcich desaťročiach očakáva **sústavný rast** letovej prevádzky. Na tomto všeobecnom trende sa zhodujú všetci ďalší účastníci. Napriek tomu, že vedecké predpovede sa líšia v skutočných číslach a ročnom percentuálnom náraste sústavného rastu, možno pripomenúť, že priemerná ročná miera rastu v Európe v rokoch 2003 až 2007 dosiahla 5,4 %.

Podľa oznámenia Komisie⁵ o zavádzaní jednotného európskeho neba, vplyv globálnej nestability na energetický trh vyústil do obrovského nárastu cien palív a viedol letecký priemysel k ďalšiemu hľadaniu hospodárskej výkonnosti, keďže toto odvetvie pôsobí na vnútornom trhu, ktorý je vo veľkej miere liberalizovaný a na ktorom súťaží aj s inými spôsobmi dopravy. Letecké spoločnosti v tejto súvislosti za hlavné oblasti, v ktorých treba dosiahnuť zlepšenie, určili poskytovanie letových navigačných služieb a letové schémy. Ich požiadavka na lepšiu výkonnosť poskytovania služieb riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb sa stala hlavnou hnacou silou zmeny.

Spojenie rozsiahleho rastu s úsilím o vyššiu hospodársku účinnosť však pravdepodobne nastolí **nové bezpečnostné výzvy** opísané v odseku 2.3.1 nižšie.

Zvýšenie kapacity a zlepšenie bezpečnosti pri súčasnom zabezpečení čo najlepšej hospodárskej účinnosti bolo v skutočnosti základom iniciatívy „jednotné európske nebo“, ktorá už ustanovila právomoc Spoločenstva v oblasti riadenia letovej prevádzky (ATM) a letových navigačných služieb (ANS)⁶.

Výstupy projektu SESAR tiež poukazujú na stály rast dopravy a potvrdzujú, že výzvou je vytvorenie nového systému, ktorý dokáže zvládnuť celkový **trojnásobný nárast letovej prevádzky**⁷ a zároveň zachovať aspoň súčasnú kvalitu služieb pri znížených nákladoch pre užívateľov. V Európe to zhruba znamená zvládnutie 30 miliónov letov podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) namiesto súčasných 10 miliónov letov ročne.

Systém EASA, ktorý bol vypracovaný ako reakcia na potreby odvetvia v konkurenčnom prostredí a ktorému zákonodarca okrem zabezpečenia vysokej jednotnej úrovne bezpečnosti civilného letectva určil mandát:

- uľahčiť voľný pohyb osôb a služieb,
- presadzovať nákladovú účinnosť v regulačnom a certifikačnom procese,
- poskytovať rovnaké podmienky pre všetky subjekty na vnútornom leteckom trhu,

má preto byť schopný prispievať k zlepšovaniu hospodárskej účinnosti prinajmenšom dvoma spôsobmi:

- racionálnym využívaním zdrojov pre regulačný a certifikačný proces,
- vypracovaním predpisov primeraných príslušným bezpečnostným rizikám a typu a zložitosti činnosti, na ktorú sa vzťahujú.

1.2 Iteratívny proces hodnotenia vplyvu

1.2.1 „Lepšia regulácia“

⁴ Dlhodobá predpoveď organizácie Eurocontrol na roky 2006 – 2025:

<http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/forecasts/Doc216%20LTF06%20Report%20v1.0.pdf>

⁵ KOM(2007) 0845 v konečnom znení z 20. decembra 2007 – OZNÁMENIE KOMISIE – Prvá správa o implementácii právnych predpisov o jednotnom vzdušnom priestore: dosiahnuté výsledky a ďalšie kroky

⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1).

⁷ Výstup D1 projektu SESAR, verzia 3.0, z júla 2006:

V súlade so zásadou „lepšej právnej úpravy“ Komisia pri predkladaní návrhu zákonodarcovi predloží hodnotenie vplyvu právnej úpravy. Rovnaká zásada sa vzťahuje na agentúru, ktorá na podporu svojich stanovísk takisto vykonáva hodnotenie vplyvu právnej úpravy.

Po identifikácii problému, ktorou sa zaoberá pododsek 1.2.2 nižšie, sa práca zorganizovala tak, aby sa obmedzila duplicita práce. Komisia vykonala predbežné hodnotenie vplyvu, posúdenie administratívnych nákladov a konečné hodnotenie vplyvu, pričom toto posledné hodnotenie sa sústredilo na otázku, „či“ sa majú rozšíriť právomoci agentúry.

Vtedy sa dohodlo, že agentúra predloží osobitné hodnotenie vplyvu právnej úpravy o tom, „ako“ by sa mohlo vykonať rozšírenie na letiská⁸ a tento dokument o tom, „ako“ by to isté rozšírenie mohlo zahŕňať aj riadenie letovej prevádzky a letové navigačné služby.

V nasledujúcich pododsekoch tejto kapitoly je pre lepší prehľad zhrnutá rozsiahla činnosť opakovaného hodnotenia vplyvu, ktorá sa vykonávala v súčinnosti služieb Komisie a agentúry. Súčasťou tejto činnosti boli rozsiahle konzultácie so zúčastnenými stranami.

1.2.2 Identifikácia problému

Vo vyššie uvedenom hodnotení vplyvu právnej úpravy, ktoré agentúra vykonala v súvislosti s letiskami, bolo zdôraznené, že od začiatku sedemdesiatych rokov (s asi 200 obeťami na milión letov podľa IFR) do roku 1995 (s poklesom na asi 10 obeťami na milión letov IFR) sa výrazne zvýšila bezpečnosť komerčnej leteckej dopravy v Európe. Odvtedy však napriek významným technickým zlepšeniam zostáva pomer nehôd takmer nezmenený. V prípade riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb pravdepodobne vzniknú nové výzvy v súvislosti s novými druhmi dopytu (najmä nepilotované vzdušné systémy a veľmi ľahké prúdové lietadlá), nárastom dopravy a obchodným tlakom.

Aby sa pravdepodobnosť nehôd ďalej znížila, je potrebné konať nielen v oblasti technológií, ale aj v iných oblastiach „bezpečnostného reťazca“. Je zrejmé, že súčasná bezpečnostná výkonnosť sa dosahuje spoločným úsilím odbornej, vysoko kvalifikovanej pracovnej sily, ktorá si uvedomuje význam bezpečnosti. Otázkou však nie je len to, ako by sa dala zachovať súčasná bezpečnostná výkonnosť, ale najmä to, ako by sa v blízkej budúcnosti dala ďalej zlepšiť, aby mohla čeliť novým výzvam pri súbežnej optimalizácii využívania zdrojov na európskej úrovni. Možno sa domnievať, že ďalšie zlepšovanie bezpečnosti vo veľkej miere závisí od schopnosti všetkých zúčastnených strán zaviesť v celej Európe jednotné systémy riadenia bezpečnosti účinným a harmonizovaným spôsobom. Systémy riadenia bezpečnosti (SMS) sú však len jedným z nevyhnutných nástrojov. Treba zväziť aj regulačné postupy v oblasti bezpečnosti, ako aj rozhrania medzi systémami riadenia bezpečnosti rôznych subjektov a zjednotenie požiadaviek pre tieto systémy vo všetkých oblastiach leteckej dopravy. V tejto súvislosti treba pripomenúť, že hoci predpisy organizácie ICAO fungujú ako celosvetová regulačná záštita, podliehajú rozdielom pri uplatňovaní. Organizácia ICAO okrem toho vydáva množstvo odporúčaní, ktoré nie sú pre zmluvné štáty záväzné. V súčasnej situácii preto existujú medzi členskými štátmi v oblasti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb zjavné rozdiely, keďže väčšina vykonávacích činností sa uskutočňuje na úrovni členských štátov, bez dôkladného ústredného dohľadu, či centralizovanej certifikácie vznikajúcich celoeurópskych poskytovateľov letových navigačných služieb. Veľké rozdiely existujú dokonca aj tam, kde sa uskutočnili ústredné koordinačné činnosti (napr. v oblasti riadenia letovej prevádzky). Metodika, ak vôbec existuje, ktorá sa uplatňuje pri certifikácii a pri dohľade nad bezpečnosťou, sa preto v jednotlivých členských štátoch výrazne líši. Aj vyčlenené zdroje sú v jednotlivých členských štátoch rôzne. Dalším nedostatkom súčasnej situácie je, že chýba všeobecný „celkový systémový“ prístup k bezpečnosti letovej prevádzky. Rôzne oblasti spravujú rôzne organizácie, pričom sa čoraz viac uznáva, že bezpečnosti letovej prevádzky by prospel celostný súdržný prístup „od jedného východu k druhému“, ktorý zahŕňa riadenie letovej prevádzky, letové navigačné služby, vybavenie lietadiel, letovú prevádzku a prevádzku letísk, a tiež spôsobilosť zamestnancov.

⁸ http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/opinions/Translations/03_2007/RIA%20Opinion%203-2007.pdf

V oblasti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb by sa mali vyriešiť najmä tieto hlavné problémy:

- zvýšenie úrovne bezpečnosti vzhľadom na nepretržitý rast leteckej dopravy, ktorý sa predpokladá v nasledujúcich desaťročiach (t. j. okolo + 3 % ročne),
- uľahčenie bezpečného zavádzania nových technológií,
- zavedenie „celkového systémového prístupu“ k právnej úprave bezpečnosti, ktorý zahŕňa vzdušnú a pozemnú zložku, ako aj osoby a organizácie vykonávajúce prevádzkové úlohy zosúladené s letovými prevádzkovými službami, s prihliadnutím na ich vzájomné vzťahy,
- vyhnutie sa viacnásobným certifikačným procesom organizácií, ktoré poskytujú služby v rôznych oblastiach⁹ alebo osvedčovania vybavenia¹⁰,
- určenie právnych povinností a súvisiacich záväzkov, najmä vzhľadom na perspektívu „oddelenia“ letových navigačných služieb¹¹, alebo v prípade poskytovateľov veľmi zložitých systémov (napr. satelitných),
- riešenie „mozaiky“ rozdrobeného regulačného rámca bezpečnosti letectva na európskej úrovni, ako to zdôraznila skupina na vysokej úrovni, ktorú v roku 2006 zriadil podpredseda Jacques Barrot¹².

1.2.3 Predbežné hodnotenie vplyvu Komisie

Predbežné hodnotenie vplyvu vykonal v roku 2005 konzultant na základe zmluvy s Komisiou¹³. Štúdia dospela k záveru, že rozšírenie právomocí agentúry je skutočne najlogickejšou, najúčinnnejšou a najúčelnejšou možnosťou. Podľa stanoviska konzultanta by rozšírenie systému EASA prinieslo významné bezpečnostné výhody, predovšetkým v porovnaní s „nulovým“ variantom.

Výsledky rozhovorov a dotazníkového prieskumu, za ktoré zodpovedal konzultant (t. j. ECORYS) poverený Komisiou, boli využité na vypracovanie a odôvodnenie analýzy vykonanej počas predbežného hodnotenia vplyvu na rôzne témy, napr. analýzu problémov, hodnotenie vplyvov a porovnanie možností. V každej z hlavných kapitol štúdie boli v samostatnej časti uvedené názory zúčastnených strán. V prílohe B uvedeného dokumentu bola okrem toho predložená podrobná analýza výsledkov dotazníkového prieskumu. Účastníci prieskumu boli určení prostredníctvom svojho členstva v rade agentúry, alebo ako významní účastníci v poradnom orgáne odvetvia, ktorý zastupuje príslušné medzinárodné organizácie. Okrem toho sa uskutočnili aj konzultácie so zástupcami poskytovateľov letových navigačných služieb a prevádzkovateľov letísk.

1.2.4 Konečné hodnotenie vplyvu Komisie

Služby Komisie potom v marci 2008 vypracovali konečné hodnotenie vplyvu, ktoré sa pripojí k jej legislatívnemu návrhu na rozšírenie právomocí agentúry, znovu so zameraním sa na otázku, „či“ sa má právomoc agentúry rozšíriť na letiská a riadenie letovej prevádzky a letové navigačné služby. Na základe doterajšej činnosti a výsledkov konzultácií Komisie, odporúčaní skupiny na vysokej úrovni, záverov Rady týkajúcich sa oznámenia Komisie o zavádzaní jednotného európskeho neba, ako aj činností a konzultácií agentúry, dospelo toto konečné hodnotenie vplyvu v danej veci k pozitívnym záverom.

⁹ Príkladom môže byť španielska spoločnosť AENA, ktorá je prevádzkovateľom letiska (a preto sa na ňu vzťahujú zásadné požiadavky základného nariadenia po schválení zákonodarcom) a zároveň poskytovateľom letových navigačných služieb (preto sa na ňu vzťahuje nariadenie Komisie (ES) č. 2096/2005 z 20. decembra 2005, ktorým sa ustanovujú spoločné požiadavky na poskytovanie letových navigačných služieb; Ú. v. EÚ L 335, 21.12.2005, s.13).

¹⁰ Napr. overenie vhodnosti používania palubnej časti riadenia letovej prevádzky, ktoré spadá do rozsahu pôsobnosti základného nariadenia EASA aj článku 5 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 z 10. marca 2004 o interoperabilite siete riadenia letovej prevádzky v Európe (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 26).

¹¹ Článok 7.3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10).

¹² Záverečná správa skupiny na vysokej úrovni pre budúci regulačný rámec letectva v Európe (júl 2007): http://ec.europa.eu/transport/air_portal/hlg/doc/2007_07_03_hlg_final_report_en.pdf

¹³ http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/studies/doc/finalized/2005_09_15_atm_en.pdf

1.2.5 Predkladané hodnotenie vplyvu právnej úpravy

Právomoc Spoločenstva v oblasti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb už bola ustanovená pri prijímaní balíka právnych predpisov týkajúcich sa jednotného európskeho neba. Už tu bolo povedané, že všetky hodnotenia, ktoré sa doposiaľ uskutočnili, dospeli k záveru, že v racionalizácii právnej úpravy bezpečnosti civilného letectva na úrovni Spoločenstva treba urobiť ešte jeden krok rozšírením právomoci agentúry na úpravu riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb. Agentúra preto považovala otázku „či“ za zodpovedanú.

Potom ešte zostávalo vyriešiť otázku „ako“ sa to má vykonať, podobne ako tomu bolo pri rozšírení systému EASA na úpravu bezpečnosti letísk¹⁴. Účelom tohto dokumentu je preto vo vyššie uvedených súvislostiach vyhodnotiť¹⁵ vplyv možných alternatívnych riešení. Keďže zámerom je čo najviac nadviazať na postupy právnej úpravy ustanovené v rámci jednotného európskeho neba, agentúra nepovažovala za vhodné hodnotiť vplyv týchto postupov, keď sa jej navrhovaný prístup od nich neodchyľoval. Považovala naopak za potrebné ďalej hodnotiť možné zmeny v týchto postupoch a preskúmať niektoré otázky, ktoré podľa nej neboli v rámci jednotného európskeho neba dostatočne jasné. Toto hodnotenie vplyvu právnej úpravy sa preto sústreďuje na nasledujúce body:

Mala by byť právomoc agentúry ustanovená zmenou a doplnením základného nariadenia, alebo zavedením ustanovení usmerňujúcich úlohu agentúry do nariadení o jednotnom európskom nebi¹⁶?

Je rozhodovanie o koncepciách prevádzky štátnou funkciou, alebo funkciou poskytovateľov letových prevádzkových služieb?

Je riadenie vzdušného priestoru a riadenie toku letovej prevádzky skôr reguláciou, alebo poskytovaním služieb?

Malo by sa poskytovanie určitých služieb vyňať z certifikácie?

Má certifikáciu celoeurópskych poskytovateľov služieb riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb vykonávať agentúra, a ak áno, aké kritériá sa majú použiť na vymedzenie celoeurópskej povahy služby?

Toto hodnotenie vplyvu právnej úpravy je teda doplnením opakovaného procesu, ktorý trval tri roky a uskutočnil sa za plnej spolupráce agentúry, služieb Komisie a mnohých zúčastnených strán, ktoré sa zapojili do množstva rozsiahlych konzultácií týkajúcich sa možného rozšírenia systému EASA na letiská, riadenie letovej prevádzky a letové navigačné služby.

¹⁴ Stanovisko č. 3/2007 Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva k zmene a doplneniu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 z 15. júla 2002 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, s cieľom rozšíriť rozsah jeho pôsobnosti na úpravu bezpečnosti a interoperability letísk
http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/opinions/Translations/03_2007/Opinion%203-2007.pdf

¹⁵ Stanoviská a odpovede zúčastnených strán sa tu neanalyzujú do úplných podrobností, keďže boli zhrnuté v dokumente pripomienok a odpovedí (CRD 2007-16), ktorý bol na internetovej stránke agentúry uverejnený 18. marca 2008, http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/CRD-2007-16.pdf

¹⁶ Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 (rámcové nariadenie), (ES) č. 550/2004 (nariadenie o poskytovaní služieb), (ES) č. 551/2004 (nariadenie o vzdušnom priestore) a (ES) č. 552/2004 (nariadenie o interoperabilite) z 10. marca 2004 (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1-42).

2. Hodnotenie vplyvu právnej úpravy

2.1 Prístup k hodnoteniu vplyvu

2.1.1 Kvalitatívne a kvantitatívne hodnotenie

Hodnotenie vplyvu právnej úpravy je zhodnotením kladných a záporných dôsledkov navrhovaného predpisu alebo zmeny právneho predpisu s prihliadnutím na rôzne možnosti dosiahnutia očakávaného cieľa Spoločenstva (t. j. účinnejšej a účelnejšej právnej úpravy bezpečnosti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb) so súčasnou čo najrealistickejšou kvantifikáciou ich dosahu na všetky dotknuté osoby a organizácie.

Hĺbka skúmania je úmerná pravdepodobnému dosahu návrhu, podľa ustanovení platných zásad Komisie pre hodnotenie vplyvu. Tento dosah sa musí analyzovať z rôznych hľadísk. Predmetom tohto hodnotenia vplyvu právnej úpravy, ktoré sa týka sektora letectva a najmä riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb, sú preto hlavne tieto body:

- bezpečnosť,
- hospodárnosť,
- životné prostredie,
- sociálny dosah,
- a dosah na ďalšie požiadavky právnych predpisov EÚ mimo súčasného rozsahu pôsobnosti agentúry EASA, ktoré sú však tiež priamo alebo nepriamo spojené s letectvom.

Vyššie uvedené vplyvy sa kvalitatívne alebo kvantitatívne podrobnejšie hodnotili podľa tabuľky 1:

Hodnotenie	V P L Y V					
	Bezpečnosť		Hospodárska oblasť	ŽP	Sociálna oblasť	Vplyv na iné letecké požiadavky
	Min.	Budúci vplyv				
Kvantitatívne	X					
Hrubé kvantitatívne		X	X		X	
Kvalitatívne		X	X	X	X	X

Tabuľka 1: Kvalitatívne a kvantitatívne hodnotenie vplyvu

Každým z týchto piatich bodov hodnotenia sa samostatne zaoberajú odseky 2.6 až 2.11.

2.1.2 Metodika hodnotenia

Použitá metodika hodnotenia vplyvov je rozdelená do 6 krokov:

- analýza problémov opísaná v odseku 2.3,
- vymedzenie cieľov (všeobecných, osobitných a prevádzkových) a ukazovateľov, ktoré sú uvedené v odseku 2.4,
- určenie alternatívnych možností v súvislosti s hlavnými otázkami, ktoré vyplynuli z konzultácií (t. j. vzťah s právnymi aktmi jednotného európskeho neba, koncepcia prevádzky, riadenie toku letovej prevádzky, riadenie vzdušného priestoru, malé a stredné podniky, ako sú letiskové letové informačné služby, a certifikácia celoeurópskych poskytovateľov letových navigačných služieb) v odseku 2.5,
- určenie a odhad veľkosti cieľovej skupiny,

- určenie a hodnotenie vplyvov každej možnosti, ktorá prichádza do úvahy pri všetkých piatich bodoch uvedených v odseku 2.1.1 s cieľom určiť najvýznamnejšie vplyvy,
- záverečná multikriteriálna analýza.

Možné vplyvy úzko súvisia so všeobecnými a osobitnými cieľmi určenými v odsekoch 2.4.2 a 2.4.3 nižšie. Ich meranie je založené na sledovaných ukazovateľoch (ukazovatele dosahu a výsledkov), ktoré sú uvedené v odseku 2.4.5. Ukazovatele spojené so všeobecnými cieľmi by však mohli byť veľmi výrazne ovplyvnené inými politikami. Preto nie je náležité prihliadať na ne pri hodnotení vplyvu navrhovaného rozšírenia právomoci agentúry na riadenie letovej prevádzky a letové navigačné služby.

Všeobecné ciele sa využívajú najmä na podporu určenia osobitných cieľov navrhovanej politiky. Ukazovatele výsledkov zosúladené s týmito osobitnými cieľmi sa v hodnotení vplyvu právnej úpravy využijú podľa potreby. V budúcnosti by sa tiež mohli využiť na pravidelné hodnotenie výkonnosti systému EASA. V tejto súvislosti boli v odseku 2.4.5 určené prevádzkové ukazovatele, ktoré sa síce v tomto hodnotení vplyvu právnej úpravy nevyžívajú, no v budúcnosti by sa mohli využiť aj na nepretržité sledovanie postupu navrhovanej iniciatívy.

Po určení všetkých vplyvov každej hlavnej otázky a každej súvisiacej možnosti politiky vo vzťahu k uvedeným osobitným cieľom sa výsledky zhrnuli v matici vplyvov v záverečných pododsekoch odsekov 2.6 až 2.11. Takáto matica sa zostavuje analýzou na základe viacerých kritérií, ktorá pozostáva z týchto podrobných krokov:

- určenie osobitných cieľov, ktoré sú platné pre všetky navrhované alternatívne možnosti,
- korelácia každej možnosti s potenciálnymi relevantnými účinkami vplyvu s cieľom umožniť porovnanie možností,
- určenie kritérií merania (prostredníctvom ukazovateľov výsledkov) – aspoň z kvalitatívneho a podľa možnosti aj kvantitatívneho hľadiska (pri kvantitatívnom s prihliadnutím na veľkosť cieľovej skupiny),
- hodnotenie plnenia kritérií pri každej možnosti, či už merané kvantitatívne alebo vyhodnotené kvalitatívne, ktoré vyjadruje každý vplyv bezrozmerným odstupňovaním („hodnotením“): t. j. -3 pri veľmi negatívnom vplyve, -2 pri stredne negatívnom, -1 pri málo negatívnom vplyve, 0 pri neutrálnom a až do +3 pri pozitívnych vplyvoch,
- priradenie „váhy“ každému vplyvu, ktorá vyjadruje jeho relatívnu dôležitosť: váha 3 bola priradená bezpečnostným a environmentálnym vplyvom, 2 hospodárskym a sociálnym vplyvom a 1 vplyvu na iné právne predpisy EÚ,
- konečné porovnanie možností kombináciou ich vážených hodnotení.

2.2 Konzultácie so zainteresovanými stranami

Dosiaľ sa (popri poštovom styku a neformálnej výmene názorov) uskutočnili štruktúrované a opakované konzultácie so zúčastnenými stranami prostredníctvom dvanástich mechanizmov, ktoré sú zhrnuté v tabuľke 2:

Č.	Zodpovedný	Čas konzultácií	Cieľová skupina	Mechanizmus	Výsledky
1	ECORYS	polrok 2005	Vyše 70 vybraných účastníkov	Dotazníky	56 doručených. Zhrnutie odpovedí v správe ECORYSu
2	ECORYS	polrok 2005	25 kľúčových účastníkov	Rozhovory	Zhrnutie odpovedí v správe ECORYSu
3	EASA	december 2005	Poradná skupina vnútroštátnych orgánov (AGNA)	Konzultácie o ročnom programe tvorby predpisov EASA	Schválená úloha BR 003
4	EASA	december 2005	Poradný výbor pre bezpečnostné normy (SSCC)		Schválená úloha BR 003
5	EASA	december 2005	AGNA	Konzultácie o podmienkach zadania pre úlohu BR 003	Uverejnené podmienky zadania
6	EASA	december 2005	SSCC		Uverejnené podmienky zadania
7	EASA	december 2007	Verejné konzultácie cez internet	NPA 2007-16	Doručených 1860 pripomienok. Uverejnenie CRD
8	EASA	marec 2008	Verejné konzultácie cez internet	CRD 2007-16	Doručených 100 reakcií od 18 účastníkov. Zohľadnené v stanovisku
9	EK	od začiatku roka 2006	Národné dozorné orgány	Účasť na schôdzach komisie Eurocontrolu pre reguláciu bezpečnosti	Stála prítomnosť a diskusia na schôdzach
10	EK	od začiatku roka 2007	Národné orgány	Výbor pre jednotné európske nebo	Sústavné poskytovanie informácií na schôdzach
11	EASA	od roku 2007	EGNOS a Galileo	Pravidelná účasť na schôdzach projektu GALCERT	Lepšie porozumenie s GSA a ESA
12	EASA	od roku 2007	IRIS (satelitné komunikačné služby)	Pravidelná účasť v skupine externých expertov	Lepšie porozumenie s ESA

Tabuľka 2: Konzultácie so zainteresovanými stranami

Komisia o postupe prác na rozšírení systému EASA sústavne informovala Výbor pre jednotné nebo, vyššie uvedení poradný orgán odvetvia a komisiu Eurocontrolu pre reguláciu bezpečnosti (SRC).

Agentúra v súlade so svojím postupom tvorby predpisov dvakrát konzultovala so skupinou AGNA a s výborom SSCC, najprv zaradenie úlohy BR 003 do programu tvorby predpisov a potom podrobné podmienky zadania pre jej vykonanie. Od roku 2007 agentúra tiež nešetrila úsilím na udržiavanie stykov s príslušnými orgánmi, ako aj s kľúčovými zúčastnenými stranami vo veľmi zložitých celoeurópskych systémoch vrátane systémov zahŕňajúcich vesmírnu zložku. K týmto účastníkom patrili Úrad pre dohľad nad globálnymi navigačnými satelitnými systémami (GSA) a Európska vesmírna agentúra (ESA). Toto úsilie prispelo ku kvantite a kvalite pripomienok prijatých v súvislosti s oznámením o navrhovanej zmene a doplnení NPA 2007-16. Analyzovalo sa viac než 1800 doručených pripomienok, ktoré boli opísané v dokumente pripomienok a odpovedí CRD 2007-16 uverejnenom 18. marca 2008. K dokumentu CRD bolo napokon doručených 100 reakcií, ktoré sa znovu analyzovali pri príprave tohto stanoviska.

Na záver možno povedať, že všetky zúčastnené strany mali v súlade so zásadami „lepšej právnej úpravy“, samozrejme v rámci možností dostupných zdrojov, viacnásobnú príležitosť vyjadriť svoje názory Komisii a agentúre.

2.3 Analýza problémov

2.3.1 Úroveň bezpečnosti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb v Európe

2.3.1.1 Zdroj informácií o bezpečnosti

Komisia Eurocontrolu pre reguláciu bezpečnosti (SRC) každý rok uverejňuje výročný prehľad bezpečnosti, ktorý je dostupný na internete. Ako hlavný zdroj faktických údajov bolo v tomto odseku použité vydanie tejto správy na rok 2007¹⁷, ktoré obsahuje údaje do roku 2006.

2.3.1.2 Kultúra bezpečnosti a nahlásovanie

V roku 2006 Eurocontrolu vo svojich správach AST¹⁸ ohlásilo osobitné udalosti riadenia letovej prevádzky 24 štátov oproti 21 štátom z predchádzajúceho roka. To je **menej (približne 63 %) než celkový počet** členských štátov Eurocontrolu¹⁹, buď z dôvodu chýbajúceho prístupu kontaktného miesta²⁰ k údajom poskytovateľov letových navigačných služieb týkajúcich sa bezpečnosti, alebo preto, že údaje o tomto type udalostí sa jednoducho nezberajú. Celkový počet nahlásených udalostí a kvalita údajov sa **okrem toho** medzi jednotlivými štátmi výrazne líši.

Tam, kde majú kontaktné miesta AST prístup k údajom poskytovateľov letových navigačných služieb týkajúcich sa bezpečnosti a kde existuje dobrý systém nahlásovania, sú nahlásené počty osobitných udalostí riadenia letovej prevádzky vysoké, i keď vrátane veľkej časti menších technických prípadov, ktoré nemajú dosah na bezpečnosť. V roku 2006 však 5 štátov nahlásilo po viac než 500 osobitných udalostí riadenia letovej

¹⁷ Komisia Eurocontrolu pre reguláciu bezpečnosti – Výročná správa o bezpečnosti na rok 2007: http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/report/srcdoc43_e1.0_ri%20-%20EPR%20Final.pdf

¹⁸ Annual Safety Template – ročná bezpečnostná šablóna

¹⁹ V súčasnosti 38 vrátane: 25 štátov EÚ (okrem Estónska a Lotyšska), 2 štátov pridružených aj k agentúre EASA (Nórsko a Švajčiarsko), 6 štátov zo Spoločného európskeho vzdušného priestoru (Albánsko, Bosna a Hercegovina, Čierna Hora, Chorvátsko, Bývalá juhoslovanská republika Macedónsko a Srbsko) a ďalších 5 štátov Európskej konferencie civilného letectva (Arménsko, Moldavsko, Monako, Turecko a Ukrajina).

²⁰ Menované členskými štátmi tak, ako to vyžadujú ustanovenia ESARR 2.

prevádzky, kým 10 z 24 štátov, ktoré nahlásili osobitné udalosti riadenia letovej prevádzky (t. j. 42 %), nahlásilo menej než 10 udalostí ročne.

Výročná správa Komisie Eurocontrolu pre reguláciu bezpečnosti zdôrazňuje, že to poukazuje na veľkú rôznorodosť spôsobov nahlasovania v rámci organizácií a orgánov a vyžaduje si účinnejšiu normalizáciu na úrovni EÚ.

Správa tiež pripomína, že požiadavky ESARR 2²¹ o nahlasovaní a posudzovaní bezpečnostných udalostí v manažmente letovej prevádzky bol uverejnený vo vydaní 1.0 dňa 12. novembra 1999, s účinnosťou od 1. januára 2000, a že po siedmich rokoch nahlasujú Eurocontrolu udalosti sotva 2/3 zúčastnených štátov. To sa považuje za jasný príznak pomalého postupu podľa medzivládnych dohôd.

Správy, ktoré kontaktné miesta predložili Eurocontrolu v roku 2007 na základe požiadaviek ESARR 2 a smernice 2003/42/ES²², však naznačujú ďalší postup v uplatňovaní kultúry nahlasovania bezpečnostných udalostí jednotlivými zamestnancami. Podľa uvedenej výročnej správy komisie SRC však stále existuje množstvo otázok, ktoré si vyžadujú pozornosť vrátane týchto:

- vo viacerých štátoch ECAC²³ chýba prostredie „správnej kultúry“ vzhľadom na hlásenie udalostí a hoci sa táto otázka najvyššieho významu rieši na globálnej, európskej a vnútroštátnej úrovni, pokrok je žalostne pomalý,
- trvalý nedostatok zdrojov a kvalifikovaných pracovníkov na vnútroštátnej úrovni, vyčlenených na zber a analýzu údajov týkajúcich sa bezpečnosti.

Nedostatkom zdrojov sa zaoberá odsek 2.3.3.2 nižšie. Otázkou „správnej kultúry“ sa toto hodnotenie vplyvu právnej úpravy nebude ďalej zaoberať, keďže zákonodarca už nedávno prijal osobitné ustanovenia na ochranu zdroja informácií²⁴.

2.3.1.3 Celkový počet nehôd, incidentov alebo udalostí spojených s manažmentom letovej prevádzky a letovými navigačnými službami

Podľa predbežných údajov o celkovom počte nehôd v Európe za rok 2006 (pre lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou vyššou než 2 250 kg) prišlo v porovnaní s rokom 2005 k ich nárastu (z 85 na 96). Smrteľné následky malo menej než 10 % týchto nehôd. Príspevok (priamy či nepriamy) riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb k počtu nehôd však podľa uvedenej správy komisie SRC za rok 2007 zostáva nízky: v rozsahu 6 z 96 nehôd (t. j. okolo 6 %). Možno sa domnievať, že pri nehodách je pomer nahlasovania 100 % (oproti celkovému odhadovanému počtu podobných udalostí, ktoré neboli nahlásené).

Počet incidentov v oblasti riadenia letovej prevádzky predstavujúcich vysoké riziko v roku 2006 mierne klesol, pričom stále dosahuje okolo 600 takýchto situácií ročne. Aj v tomto prípade sa optimisticky predpokladá, že miera nahlasovania je 100 %.

Eurocontrol okrem toho odhaduje, že celkový počet 9 600 incidentov spojených s manažmentom letovej prevádzky (vrátane situácií, ktoré nie sú také vážne a nepredstavujú významné bezpečnostné riziko), ktoré boli nahlásené v roku 2006, by mohol predstavovať len 31 % skutočného celkového počtu. Agentúra preto odhadla, že celkový počet incidentov spojených s manažmentom letovej prevádzky sa v Európskej konferencii civilného letectva v roku 2006 pohyboval v rozsahu 30 000 na približne 10 miliónov letov IFR.

²¹http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/deliverables/esarr2_awareness_package/esarr2e20ri.pdf

²² Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/42/ES z 13. júna 2003 o hlásení udalostí v civilnom letectve (Ú. v. EÚ L 167, 4.7.2003, s. 23).

²³ Európska konferencia civilného letectva, ktorá dnes zoskupuje 42 štátov vrátane všetkých členov EÚ 27.

²⁴ Článok 16 vyššie uvedeného základného nariadenia (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008.

Eurocontrol tiež zaznamenal 15 658 udalostí spojených s manažmentom letovej prevádzky²⁵ nahlásených za rok 2006. Eurocontrol neodhaduje mieru nahlasovania tohto typu udalostí. Agentúra sa domnieva, že by sa mohla pohybovať v rozsahu 30 %, tak ako pri incidentoch.

Podľa predbežnej štúdie, ktorú v roku 2005 uskutočnila spoločnosť ECORYS, sa v desaťročnom rámci rokov 1994 – 2004 v komerčnej leteckej doprave v Európe ročne vyskytlo priemerne 3,9 nehôd so smrteľnými následkami, ku ktorým prispeli činitele spojené s manažmentom letovej prevádzky a letovými navigačnými službami. Ak by sa pre ďalšie zlepšenie bezpečnosti nič neurobilo, čiže ak by pomer nehôd zostal na súčasnej úrovni, vyústilo by to do počtu 6 až 8 nehôd so smrteľnými následkami v komerčnej leteckej doprave ročne v roku 2025, pri ktorých by príčinným činiteľom boli riadenie letovej prevádzky a letové navigačné služby.

V odseku 1.1 vyššie sa pripomína, že projekt SESAR odhaduje v konferencii ECAC trojnásobný nárast úrovne letovej prevádzky: t. j. 30 miliónov letov IFR ročne oproti súčasným 10 miliónom. Všetci odborníci sa zhodujú v tom, že ak sa nevykoná nič pre zlepšenie bezpečnosti, výrazný nárast prevádzky povedie k nárastu bezpečnostných udalostí. Keďže nárast prevádzky povedie k zvýšenej hustote v čase a priestore, podľa niektorých odhadov by príslušný nárast bezpečnostných udalostí nemusel byť lineárny, ale naopak exponenciálny (čiže omnoho vyšší). Agentúra však pripomína, že doposiaľ neexistuje žiadna zhoda vo vyčíslení tohto exponenciálneho nárastu. V nasledujúcej tabuľke 3 sa preto predpokladá len veľmi opatrný lineárny nárast bezpečnostných udalostí:

Bezpečnostné udalosti s (priamym alebo nepriamym) príspevkom ATM/ANS	Nahlásené Eurocontrolu v roku 2006	Odhad miery hlásenia	Odhadovaný celkový počet udalostí na 10 miliónov letov IFR ročne	Lineárna extrapolácia počtu udalostí na 30 miliónov letov IFR ročne
Nehody so smrteľnými následkami	3,9 (podľa správy ECORYS)	100%	neuplatňuje sa	6-8 (odhad spoločnosti ECORYS)
Nehody	6	100%	6	18
Incidenty predstavujúce riziko	600	100%	600	1 800
Incidenty celkom	9 600	31%	30 000	90 000
Udalosti ATM	15 658	30%	50 000	150 000

Tabuľka 3: Odhadovaný celkový počet bezpečnostných udalostí spojených s manažmentom letovej prevádzky (ATM) a letovými navigačnými službami (ANS)

2.3.1.4 Nehody, incidenty, udalosti a príslušné kategórie spojené s manažmentom letovej prevádzky a letovými navigačnými službami

Komisia SRC Eurocontrolu vo výročnej správe o bezpečnosti z roku 2007 posudzovala tiež najdôležitejšie kategórie nehôd a incidentov. Zistilo sa, že najvýznamnejšou kategóriou nehôd je kategória **Zrážky na zemi**, ktorá zodpovedala za 11 % celkového počtu nehôd v roku 2006. V rámci nej sú najrizikovejšou udalosťou **Vniknutia na vzletovú**

²⁵ Treba pripomenúť, že tento počet zahŕňa veľkú časť menších technických prípadov, ktoré nemajú nijaký dosah na bezpečnosť vzhľadom na existenciu príslušných záložných opatrení na obmedzenie rizík, ako sú zdvojenie funkcií a automatická zmena nastavenia.

a pristávaciu dráhu, ktorých bolo v roku 2006 v konferencii ECAC nahlásených 667: takmer dve vniknutia na vzletovú a pristávaciu dráhu denne. Tento celkový počet vykazuje v roku 2006 nárast o 6 % oproti roku 2005. Hoci celkový počet najvážnejších vniknutí sa znižuje, tento typ udalostí si bude vyžadovať sústavnú pozornosť a úsilie, aj vzhľadom na očakávané trvalé zvyšovanie výkonnosti letísk.

V kategórii **Riadený let do terénu (CFIT)** bol v roku 2006 zaznamenaný nárast oproti roku 2005 (z 5 na 7). Riadený let do terénu zostáva druhou najvýznamnejšou kategóriou. Treba pripomenúť, že riadené lety do terénu sa môžu vyskytnúť aj na malých letiskách, popri prevádzke všeobecného letectva IFR, na ktorých sa dnes často neposkytujú žiadne signály vertikálnej rádiovej navigácie. Celkový počet incidentov v kategórii „Odvrátený riadený let do terénu“ sa znížil (21 v roku 2006, 31 v roku 2005). Incidentsy predstavujúce riziko však dosiahli takmer rovnakú úroveň ako v roku 2005 (3 so závažnosťou A v roku 2006 oproti 4 v roku 2005 a 6 so závažnosťou B v roku 2006 aj v roku 2005). Pomer odvrátených riadených letov do terénu predstavujúcich veľké riziko je navyše veľmi vysoký.

Celkový počet incidentov v kategórii **Porušenie minimálnych rozstupov** zaznamenal v porovnaní s rokom 2005 malý pokles o necelé 2 % (v absolútnych číslach) a o 6 % v normalizovaných číslach. Tento pokles sa odrazil aj v porušeníach minimálnych rozstupov predstavujúcich vysoké riziko. Táto kategória celkovo stále predstavuje približne 100 udalostí na milión letových hodín ročne.

Po výraznom náraste (30 %) celkového počtu v roku 2005 bol v roku 2006 nárast v kategórii **Neoprávnené vniknutie do letového priestoru** podľa predbežných údajov menej markantný, na úrovni 4 %, čo zodpovedá celkovému počtu takmer 1 500 nahlásených prípadov. Počet nenahlásených udalostí môže byť omnoho vyšší.

Kategória **Odchýlka lietadla od povolenia vydaného riadením leteckej prevádzky** zahŕňa všetky formy odchýlok od vydaných povolení vrátane odchýlky od pridelenej úrovne, pridelenej trasy, prideleného času a v príslušných prípadoch aj od minimálnych bezpečnostných výšok. Súhrn všetkých týchto udalostí je vysvetlením rozsahu celkového počtu prípadov v tejto kategórii, ktorý sa v roku 2006 zvýšil o 5 %, súběžne s nárastom prevádzky. Počet udalostí nahlásených v tejto kategórii sa pohyboval v rozsahu 140 prípadov na milión letových hodín.

Eurocontrol tiež uvažoval o akejsi „rámcovej“ kategórii, ktorá bola určená ako **Odchýlka lietadla od platnej právnej úpravy riadenia letovej prevádzky**. Treba pripomenúť, že určité odchýlky lietadla od platnej právnej úpravy riadenia letovej prevádzky sú zaznamenané aj iných kategóriách, ak sa na ne vzťahujú príslušné okolnosti udalosti (napr. neoprávnené vniknutie do letového priestoru). V tejto kategórii však v roku 2006 prišlo k nárastu v celkovom počte nahlásených prípadov (2 370 udalostí) aj v počte prípadov predstavujúcich riziko (43).

2.3.1.5 Smrteľné nehody, ku ktorým prispeli riadenie letovej prevádzky a letové navigačné služby

Stratégia konferencie ECAC pre riadenie letovej prevádzky po roku 2000 stanovila pre oblasť bezpečnosti vysoký cieľ: „..... **Zlepšiť úroveň bezpečnosti tak, že sa zabezpečí, aby sa počet nehôd, incidentov a udalostí predstavujúcich vysoké riziko vyvolaných riadením letovej prevádzky nezvyšoval, a aby sa tam, kde je to možné, znížil.**“ Počet nehôd, ktoré ohlasuje Eurocontrol je samozrejme každý rok iný, no celkový trend sa v súčasnosti na pozadí zvyšujúcej sa úrovne prevádzky nezvyšuje. Bezpečnostný cieľ konferencie ECAC sa tak v súčasnosti naplňuje aspoň pokiaľ ide o smrteľné nehody. **Najmä v roku 2006 neboli zaznamenané žiadne smrteľné dôsledky nehôd spojených s riadením letovej prevádzky a letovými navigačnými službami.**

Za desať rokov od roku 1997 do roku 2006 však riadenie letovej prevádzky či letové navigačné služby (ako napríklad nedostatočné navigačné služby alebo chýbajúce včasné a ľahko zrozumiteľné informácie leteckej informačnej služby) priamo alebo nepriamo prispeli najmenej k deviatim smrteľným nehodám zaznamenaným v rámci EÚ 27+4:

- 30. júla 1997, ATR-42, Air Littoral, Taliansko, 1 obeť
Lietadlo pristálo ďaleko a rýchlo a následne prešlo za koniec 1 650 m dlhej vzletovej a pristávacej dráhy č. 23 vo Florencii. Prah vzletovej a pristávacej dráhy bol posunutý, kvôli čomu zostalo 1 030 m pristávacej vzdialenosti;
- 17. decembra 1997, Jakovlev 42, Aerosweet, Grécko, 70 obetí
Po nevydarenom priblížení podľa systému zariadení na presné priblíženie dostalo lietadlo pokyn nabrať výšku a pokračovať na sever a čakať na druhý pokus. Lietadlo sa namiesto toho odchýlilo na západ – juhozápad a vo výške približne 1 000 metrov narazilo do vrchu, ktorý bol vzdialený 71,8 km od letiska;
- 30. júla 1998, Beech 1900, Proteus Air, Francúzsko, 14 obetí
Lietadlo sa vo výške 600 metrov zrazilo s lietadlom Cessna 177. Lietadlo predtým požiadalo o povolenie zmeniť letový plán a zostúpiť pod 1 000 metrov do neriadeného vzdušného priestoru, aby preletelo nad výletnou loďou „Norway“. Lietadlá nepoužívali rovnakú frekvenciu a obe posádky pravdepodobne sústredili svoju pozornosť na výletnú loď;
- 25. februára 1999, Dornier 328, Minerva Airlines, Taliansko, 4 obeť
Pri pristávaní na dráhe č. 29 v Janove lietadlo údajne dosadlo „ďaleko a rýchlo“, so zložkou zadného vetra. Keďže sa blížil koniec dráhy, pilot sa očividne pokúsil otočiť lietadlo do strany, no bezúspešne. Lietadlo potom prešlo za koniec dráhy a zrútilo sa do vôd Janovského zálivu;
- 11. decembra 1999, British Aerospace ATP, SATA Air Açores, Portugalsko (Azorské ostrovy), 35 obetí
Počasie na trase bolo ovplyvnené frontálnym systémom s ojedinelými oblakmi typu kumulonimbus, prudkými prehánkami, turbulenciami a silným vetrom z juhozápadu, posádka sa preto rozhodla zmeniť letový plán a vybrala si trasu, ktorá zahŕňala zostup nad prielivom medzi ostrovmi Pico a Sao Jorge s cieľom zachytiť 250-stupňový radiál všesmerového rádiomajáka (VOR) letiska Horta. Riadiaca veža letiska Horta najprv lietadlu povolila letovú hladinu FL 100. Posádka potom požiadala o zostup na 1 500 metrov a dostala príslušné povolenie s pokynom, aby udržiavala vizuálny kontakt s ostrovom Pico. Počas zostupu bol ohlásený hustý dážď a turbulencia. Sedem minút po začatí zostupu lietadlo narazilo do severnej steny vrchu Pico da Esperanca na ostrove Sao Jorge v meteorologických podmienkach pre let podľa prístrojov. Systém varovania pred priblížením sa k zemskému povrchu (GPWS) varoval posádku 17 sekúnd pred dopadom;
- 25. mája 2000 – zrážka na vzletovej a pristávacej dráhe na letisku Charlesa De Gaulla (Francúzsko)²⁶, 1 obeť
Pravdepodobnými príčinami boli, po prvé, nesprávne pochopenie pozície jedného lietadla riadiacim letovej prevádzky, ktoré bolo umocnené okolnosťami a pracovnými postupmi, čo ho viedlo k tomu, aby povolil zaradenie lietadlu typu Shorts. A po druhé, neprímeranosť systematických overovacích postupov pri riadení leteckej prevádzky, ktoré znemožnili napravenie omylu;
- 8. októbra 2001 – zrážka na vzletovej a pristávacej dráhe na letisku Linate (Taliansko)²⁷, 114 obetí

²⁶ <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=20000525-0>

²⁷ <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=20011008-0>

Vyšetrovanie dospelo k záveru, že za bezprostrednú príčinu nehody možno pokladať vniknutie lietadla Cessna na aktívnu vzletovú a pristávaciu dráhu. Úkon posádky lietadla Cessna spojený s ľudským faktorom – za podmienok nízkej viditeľnosti – treba samozrejme vážiť vzhľadom na scenár, ktorý umožnil priebeh udalostí, ktoré viedli k zrážke so smrteľnými následkami. Rovnako možno uviesť, že systém na milánskom letisku Linate nebol orientovaný na zistenie nedorozumení, nehovoriac, okrem iného, o nevhodných postupoch a zjavných ľudských chybách;

- 24. novembra 2001, British Aerospace 146, Crossair, Švajčiarsko, 24 obetí
24. novembra 2001 o 20:01 koordinovaného svetového času (UTC) vzlietlo z berlínskeho letiska Tegel lietadlo na pravidelnej linke do Zürichu. O 20:58 UTC, po pokojnom lete, dostalo lietadlo povolenie na normálne priblíženie sa k dráhe č. 28 na zürišskom letisku podľa všesmerového rádiomajáka VKV a merača vzdialenosti DME. Pred lietadlom, ktoré bolo účastníkom nehody, pristálo na dráhe č. 28 zürišského letiska lietadlo Embraer EMB 145, let CRX 3891. Posádka informovala riadiacu vežu, že počasie na tejto dráhe má blízko k minimálnym hodnotám. O 21:00 UTC sa let CRX 3597 ohlásil na kontrolnej frekvencii letiska. Keď lietadlo o 21:06 dosiahlo minimálnu zostupovú výšku 700 metrov, veliteľ druhému pilotovi povedal, že má určitý vizuálny kontakt so zemou a pokračoval v zostupe. Krátko nato lietadlo narazilo do vrcholcov stromov a následne sa zrútilo na zem;
- 1. júla 2002 – zrážka v lete (nad Überlingenom)²⁸, 71 obetí, pri ktorej boli okrem iného zistené tieto príčiny:
 - riadenie leteckej prevádzky si včas nevšimlo hroziace porušenie rozstupov. Pokyn na zostup pre lietadlo TU154M bol vydaný v čase, keď už nebolo možné zabezpečiť predpísaný rozstup voči lietadlu B757-200;
 - posádka TU154M nasledovala pokyn riadenia leteckej prevádzky na zostup a v zostupe pokračovala aj potom, ako jej systém vyhnutia sa zrážke TCAS odporučil stúpať. Tento manéver sa uskutočnil v rozpore s odporúčaním, ktoré vytvoril systém vyhnutia sa zrážke TCAS;
 - integrácia systémov vyhnutia sa zrážke ACAS/TCAS II do celkového leteckého systému nebola dostatočná a nezodpovedala vo všetkých bodoch filozofii tohto systému;
 - predpisy týkajúce sa systémov ACAS/TCAS, ktoré uverejnila organizácia ICAO a preto aj predpisy národných leteckých údajov, prevádzkové pokyny a postupy výrobcov a prevádzkovateľov systémov TCAS neboli normalizované, boli neúplné a čiastočne si odporovali;
 - riadenie a kontrola kvality poskytovateľa letových prevádzkových služieb nezabezpečili, aby boli v noci všetky otvorené pracovné stanice nepretržite obsadené riadiacimi letovej prevádzky;
 - riadenie a kontrola kvality poskytovateľa letových prevádzkových služieb dlhé roky tolerovali, že v čase nízkeho toku letovej prevádzky v nočných hodinách pracoval len jeden riadiaci letovej prevádzky, kým druhý odpočíval.

V roku 2006 malo smrteľné následky päť zo siedmich nehôd riadeného letu do terénu. Hoci riadenie letovej prevádzky nebol priamym ani nepriamym príčinným faktorom, Eurocontrol neposkytol žiadne údaje, na základe ktorých by sa dalo zistiť, či by dostupnosť náležitých letových navigačných služieb mohla prispieť k odvráteniu týchto nehôd.

2.3.1.6 Kľúčové rizikové oblasti

Komisia SRC Eurocontrolu vo výročnej správe o bezpečnosti za rok 2007 uvádza zoznam týchto kľúčových rizikových oblastí:

²⁸ <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=20020701-1>

- **zrážky na zemi a najmä vniknutia na vzletovú a pristávaciu dráhu;**
- **neoprávnené vniknutie do letového priestoru;**
- **riadený let do terénu alebo odvrátený riadený let do terénu**, pri ktorých je pomer udalostí predstavujúcich riziko (závažnosť A a závažnosť B) na celkovom počte takýchto prípadov veľmi vysoký (43 % v roku 2006 v porovnaní s 32 % v roku 2005) a naďalej sa zvyšuje. Pre porovnanie, pomer udalostí predstavujúcich riziko je pri porušení minimálnych rozstupov približne 20 % a pri vniknutiach na vzletovú a pristávaciu dráhu 10 %;
- **odchýlka lietadla od povolenia vydaného riadením leteckej prevádzky;**
- **nedodržanie letovej hladiny;**
- **úroveň letových prevádzkových služieb na letiskách.**

Pri poslednej z týchto oblastí, najmä v okolí sekundárnych letísk, komisia SRC už v roku 2005 vyjadrila obavy týkajúce sa rozdielov medzi štátmi pokiaľ ide o klasifikáciu vzdušného priestoru a rôznu úroveň poskytovaných letových prevádzkových služieb. V uvedenej správe za rok 2007 Eurocontrol dospel k záveru, že v súvislosti s poskytovaním letových prevádzkových služieb a určením riadeného vzdušného priestoru pre komerčné lety neexistuje žiadny normalizovaný prístup. Podľa komisie SRC je preto regulačné opatrenie potrebné najmä pre túto kľúčovú rizikovú oblasť.

Na základe uvedeného preto agentúra dospela k týmto záverom:

- na zlepšenie bezpečnosti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb je potrebný celkový systémový prístup;
- popri manažmente letovej prevádzky si pozornosť zaslúžia aj letové navigačné služby;
- celkový počet nehôd (alebo smrteľných nehôd) je taký nízky, že pre dôveryhodné posúdenie ukazovateľov bezpečnosti bude potrebné zlepšiť systém ohlasovania vážnych situácií a usporiadať centralizovanú analýzu z celkového systémového hľadiska.

2.3.1.7 Náklady bezpečnostných udalostí

Najhoršia nehoda spojená s manažmentom letovej prevádzky môže zahŕňať prudkú zrážku dvoch obrovských lietadiel, ktorá vyústi do zničenia oboch lietadiel a strate viac než 500 ľudských životov²⁹.

Stanovenie hodnoty ľudského života je veľmi sporné, ak na to nazeráme z morálneho hľadiska. Pre účely poisťovních nákladov je však v tomto dokumente na základe literatúry³⁰ vyčíslená v rozsahu 1 milióna EUR. Jedna nehoda spojená s manažmentom letovej prevádzky a letovými navigačnými službami, ktorá zahŕňa aspoň jedno veľké komerčné lietadlo, si môže vyžiadať až 50 ľudských životov. Celkové náklady na tieto obeť tak možno odhadnúť na 50 miliónov EUR.

K 30. marcu 2008 sa na internete ponúkalo množstvo použitých lietadiel. Moderné, pomerne veľké obchodné prúdové lietadlá sa ponúkali v cenách rádovo 15 – 34 miliónov USD³¹, čiže priemernú zostatkovú hodnotu obchodného prúdového lietadla možno odhadnúť v rozsahu 20 miliónov EUR. Zostatkovú hodnotu veľkého komerčného dopravného lietadla preto možno odhadnúť na najmenej 100 miliónov EUR (dvakrát toľko pre obrovské lietadlá, ako B-747).

Jedna nehoda s dvoma lietadlami B-747 preto bude predstavovať 200 + 200 = 400 miliónov EUR na náklady za zničené lietadlá. Plus 500 x 1 milión EUR = 500 miliónov EUR za stratené životy. Celkové náklady by sa mohli pohybovať v rozsahu 900 miliónov EUR, za predpokladu, že nevzniknú žiadne ďalšie škody tretím stranám na

²⁹ <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19770327-0>

³⁰ http://www.law.harvard.edu/programs/olin_center/papers/pdf/422.pdf

³¹ <http://www.aviationbusinessindex.net/listings.asp?airframe=F&make=GULFSTREAM>

zemi. Pravdepodobnosť tohto typu nehody (len jedna v histórii letectva) sa však ukázala byť nesmierne vzdialená, v ďalších odsekoch tohto hodnotenia vplyvu právnej úpravy preto nebude primerané uvažovať o takýchto obrovských nákladoch.

Pri nehode (priamo alebo nepriamo zahŕňajúcej riadenie letovej prevádzky či letové navigačné služby) pravdepodobne pôjde v priemere o stratu jedného komerčného prúdového dopravného lietadla (zostatková hodnota okolo 100 miliónov EUR) a 50 životov, pri celkových nákladoch približne 150 miliónov EUR. Predpokladá sa, že do tejto kategórie by mohla spadať jedna z piatich (čiže 20 %) nehôd spojených s manažmentom letovej prevádzky a letovými navigačnými službami.

V súvislosti so zvyšnými 80 % nehôd možno uviesť, že v EÚ 27+4 sú najčastejšou bezpečnostnou udalosťou počas rolovania zrážky s pevnými predmetmi alebo pozemnými zariadeniami. Riadenie letovej prevádzky je činiteľ, ktorý k nim môže prispievať.

Takéto **udalosti na letiskách, hoci si zvyčajne nevyžadujú obeť na životoch ani nespôsobia zničenie lietadla, tiež zahŕňajú výrazné náklady.** Podľa údajov poskytnutých v rámci programu prevencie pozemných nehôd, ktorý v roku 2003 otvorila Nadácia letovej bezpečnosti³² (Flight Safety Foundation – FSF: nezávislá medzinárodná nezisková organizácia), aj malá nehoda môže mať za následok nákladnú opravu lietadla a dokonca ešte nákladnejšie prerušenie prevádzky a prestoje z dôvodu opravy, na celom svete rádovo v 10 miliardách USD ročne, čo predstavuje priemerné náklady 370 000 USD na nehodu alebo vážnu situáciu. K nehodám spojeným s manažmentom letovej prevádzky patria udalosti počas rolovania na rolovacích dráhach. V odhadoch organizácie FSF sú zahrnuté aj malé (a preto lacnejšie a rýchlejšie opraviteľné) poškodenia lietadiel odstavených na odbavovacej ploche. Ak sa teda v tomto hodnotení vplyvu právnej úpravy použijú hodnoty odhadované organizáciou FSF, môže to viesť skôr k podhodnoteniu ako nadhodnoteniu nákladov. Za predpokladu, že 1 EUR = 1,35 USD (v roku 2006), **priemerné náklady každej takejto udalosti by mohli dosiahnuť okolo 270 000 EUR. Tu sa predpokladá, že takéto udalosti predstavujú 80 % nehôd spojených s manažmentom letovej prevádzky a letovými navigačnými službami.**

Priemerné náklady na jednu nehodu spojenú s manažmentom letovej prevádzky a letovými navigačnými službami možno odhadnúť v rozsahu:

$$(1 \times 150 \text{ miliónov EUR}) \times 20 \% + (4 \times 270 \text{ 000 EUR}) \times 80 \% = 37 \text{ 770 000 EUR}$$

V odseku 2.3.1.3 bol možný budúci ročný počet nehôd spojených s manažmentom letovej prevádzky a letovými navigačnými službami, ak sa neurobí nič pre zlepšenie bezpečnosti, odhadnutý na 18.

Možno preto vysloviť záver, že v nasledujúcich dvoch desaťročiach by náklady nehôd spojených s manažmentom letovej prevádzky a letovými navigačnými službami v Európe mohli dosiahnuť v priemere $18 \times 37,77 = 680$ miliónov EUR ročne.

2.3.2 Regulačný rámec

2.3.2.1 Globálny regulačný rámec: ICAO

Na rámec organizácie ICAO sa vzťahujú úvahy vyjadrené v hodnotení vplyvu právnej úpravy pripojenom k stanovisku agentúry č. 03/2007³³. Systém založený na prílohách organizácie ICAO a ich právnej transpozícii na vnútroštátnej úrovni predstavuje tieto hlavné nedostatky:

- žiadne právne záväzné predpisy na medzinárodnej úrovni,

³² http://www.flightsafety.org/gap_home

³³ http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/opinions/Translations/03_2007/RIA%20Opinion%203-2007.pdf

- pravidlá často stanovujú „čo“, ale nikdy „kto“ (t. j. ktorá organizácia), ani „ako“ (napr. certifikáciou a dohľadom príslušných úradov),
- v každom zmluvnom štáte sa vyžadujú súbežné procesy právnej transpozície, ktoré v sebe zahŕňajú rôznorodosť, rozdielnosť časových rámcov a znásobenie práce.

2.3.2.2 Tvorba predpisov a normalizácia v Európe

Z výstupu D1 projektu SESAR³⁴ vyplýva, že hoci celoeurópske bezpečnostné predpisy a režim ohlasovania výkonnosti boli ustanovené, ich vykonávanie je nesúdržné a veľmi pomalé. Takéto správanie je neprijateľné a treba zabezpečiť jeho transparentnosť umožňujúcu konečným užívateľom vedomé zvažovanie. Súčasný prístup riadenia a presadzovania nie je schopný štáty prinútiť, aby tieto predpisy vykonávali. To sa musí zmeniť a nevyhnutný je jednotný inštitucionálny rámec s organizačnou a riadiacou štruktúrou, ktorá to umožňuje robiť súdržným a dôsledným spôsobom. Pokiaľ nemožno zvýšiť úroveň bezpečnostnej výkonnosti, nemôže rásť kapacita.

Vo výročnej správe komisie SRC Eurocontrolu za rok 2007 sa ďalej uvádza, že otázku úrovne poskytovania letových prevádzkových služieb v okolí sekundárnych letísk komisia SRC nastolila už v roku 2005 so zameraním sa na ich zvýšené využívanie komerčnými dopravcami a rozdiely medzi členskými štátmi vzhľadom na klasifikáciu vzdušného priestoru a úroveň poskytovaných letových prevádzkových služieb.

Komisia SRC vypracovala dotazník zameraný na získanie príslušných informácií a na klasifikáciu vzdušného priestoru používanú komerčnými leteckými službami a typy letových prevádzkových služieb poskytované týmto službám. Výsledok dotazníka odhalil, že:

... neexistuje žiadny normalizovaný prístup týkajúci sa poskytovania letových prevádzkových služieb a určovania riadeného vzdušného priestoru pre komerčné lety...

Komisia SRC preto okrem opatrení, ktoré sa majú vykonať na vnútroštátnej úrovni, odporučila harmonizáciu uplatňovania letiskových letových informačných služieb v celej Európe.

Eurocontrol si najmä prostredníctvom programu ESIMS všimol (výročná správa o bezpečnosti za rok 2007), že vo významnom počte prípadov na celom kontinente sa dospelo k určitým zisteniam „všeobecnej“ povahy. Tieto „všeobecné zistenia“ poukazujú na existenciu niektorých celoeurópskych otázok, ktoré si vyžadujú opatrenia na európskej úrovni. Patria k nim:

- chýbajúce režimy pre dohľad nad bezpečnosťou riadenia toku letovej prevádzky a riadenia vzdušného priestoru,
- nevykonávanie niektorých ustanovení požiadaviek ESARR,
- chýbajúce formálne schválenie režimov dohľadu nad bezpečnosťou pokiaľ ide o cezhraničné situácie,
- nedostatočný dohľad nad bezpečnosťou zmien systémov,
- chýbajúce režimy pre prijímanie a kontrolu vyhlásení ES o overení systémov, ktoré predkladajú poskytovatelia letových navigačných služieb národným dozorným orgánom, tak ako to vyžaduje nariadenie (ES) č. 552/2004;
- chýbajúce donucovacie opatrenia týkajúce sa porušovania právnych predpisov o jednotnom európskom nebi certifikovanými poskytovateľmi,
- nedostatočné vykonávanie koncepcie „bezpečnostných smerníc“ (inšpirovanej smernicou o letovej spôsobilosti), ktorá sa bežne využíva v iných oblastiach letectva,
- potreba objasniť rozsah pôsobnosti a uplatniteľnosť predpisov certifikácie v rámci jednotného európskeho neba v prípade malých organizácií, ktoré poskytujú

³⁴ <http://www.sesar-consortium.aero/deliv1.php>

lietadlám informácie, najmä zväžiť výrazne odlišné úrovne zložitosti služieb v kategórii letových informačných služieb.

Agentúra predstavila ďalšie úvahy o súčasnom regulačnom rámci pre bezpečnosť v Európe v hodnotení vplyvu právnej úpravy pripojenom k stanovisku č. 3/2007, kde dospela k záveru, že žiadne pravidlo, norma ani požiadavka, ktoré prijme a uverejní niektorá zo súčasných medzivládnych leteckých organizácií, nie je okamžite uplatniteľné, kým nie je právne transponované na vnútroštátnej úrovni, a že tieto organizácie nemajú žiadne oprávnenie na vydávanie osvedčení alebo presadzovanie svojich noriem u svojich členov.

2.3.2.3 Roztrieštený regulačný rámec

Väčšina zainteresovaných strán, s ktorými sa ECORYS radil počas predbežného hodnotenia vplyvu, vo všeobecnosti alebo čiastočne súhlasila s identifikáciou problémov uvedených v odsekoch 2.3.2.1 a 2.3.2.2. Hoci všetci nesúhlasili so záväznosťou predpisov ICAO vo všetkých prípadoch, zhodli sa na tom, že existuje značný priestor na rozdielny výklad a pomalú implementáciu v rámci vnútroštátneho práva.

Rovnako, ako pozoroval ECORYS v roku 2005, to vnímali aj účastníci výskumného projektu SESAR, pri ktorom sa v odseku 5.2.4.1 správy „Deliverable 3“ (DLM-0612-001-01-00) zverejnenej v júli 2007 konštatuje, že právne predpisy európskeho civilného letectva si na manažment zmien vyžadujú paneurópsky rámec regulácie bezpečnosti, ktorý stanoví ustálené postupy a spoločné procesy.

Na podporu vývoja tohto rámca a na zabezpečenie úspešnej implementácie zmien projektu SESAR identifikoval tri základné odporúčania:

- Európska únia a členské štáty by mali na európskej úrovni ustanoviť úrad pre reguláciu bezpečnosti, ktorý bude pôsobiť aj ako regulačné rozhranie pre manažment zmien a komunikovať spoločný podnik SESAR, ktorý sa musí zriadiť najneskôr do konca fázy definovania projektu SESAR.
- Určený európsky úrad pre reguláciu bezpečnosti by mal vypracovať (kontrolný) postup manažmentu zmien a podľa potreby navrhnúť zmeny a doplnenia právnych predpisov európskeho civilného letectva a jestvujúcich požiadaviek a opatrení na reguláciu bezpečnosti.

Podobne aj skupina odborníkov na vysokej úrovni (*High Level Group; HLG*), ktorú koncom roka 2006 zriadil podpredseda Komisie, Jacques Barrot, v 1. odporúčaní svojej záverečnej správy vydanéj v júli 2007 konštatovala, že roztrieštenosť je hlavnou prekážkou zlepšovania výkonnosti európskeho leteckého systému. Keďže toto možno vyriešiť len na európskej úrovni, HLG odporučila posilniť úlohu Európskeho spoločenstva a postup Spoločenstva ako jediný prostriedok ustanovenia regulačnej agendy pre európske letectvo. Toto by tiež malo zamedziť prekrývaniu regulačných procesov EÚ a iných regulátorov zaisťujúc nezávislé štruktúry zabezpečovania regulácie služieb a zároveň zaisťujúc, aby sa činnosti v oblasti regulácie bezpečnosti vykonávali nezávisle od iných (napr. hospodárskych alebo finančných) foriem regulácie. Dokonca vo svojom 6. odporúčaní HLG ešte explicitnejšie navrhla, aby sa Eurocontrol zamerlal na potrebné paneurópske funkcie, návrh siete ATM a podporu regulácie, ako požadovala Európska komisia a členské štáty v prípade presunu zodpovednosti za regulačné činnosti v oblasti bezpečnosti na agentúru. Vo svojom 8. odporúčaní napokon HLG žiadala Komisiu, aby splnomocnila agentúru ako jedinou inštitúciu EÚ pre oblasť regulácie leteckej bezpečnosti vrátane letísk a ATM.

Európska komisia schválila závery, ktoré vypracovala skupina na vysokej úrovni a oznámila balík legislatívnych návrhov v oblasti letectva, ktorý sa má uverejniť v roku 2008 a ktorého účelom má okrem iného byť vyriešenie rozdrobenosti regulačného rámca bezpečnosti na úrovni EÚ³⁵.

³⁵ KOM(2007) 845 v konečnom znení z 20. decembra 2007: Prvá správa o implementácii právnych predpisov o jednotnom vzdušnom priestore: dosiahnuté výsledky a ďalšie kroky.

Problémy prameniace zo súčasného roztriešteného rámca regulácie v oblasti bezpečnosti a právne nedostatky medzivládneho prístupu, ktoré napokon konštatovali zainteresované strany, projekt SESAR aj skupina na vysokej úrovni, vyžadujú okamžitú nápravu. Podľa komisie SRC Eurocontrolu je chýbajúca rovnorodosť predpisov riadenia letovej prevádzky v Európe navyše činiteľom, ktorý ovplyvňuje celkovú hospodársku a bezpečnostnú výkonnosť európskeho systému riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb. Komisia už preto oznámila svoj zámer podniknúť kroky na vyriešenie týchto otázok.

2.3.3 Procesy na národnej úrovni

2.3.3.1 Hlavné pravidlá, ktorých nedodržiavanie zistil program ESIMS

Hlavné pravidlá, ktorých nedodržiavanie bolo podľa správy komisie SRC zistené v rámci kontrol programu ESIMS do roku 2006, sú uvedené v nasledujúcej tabuľke č.4:

Označenie	Nedodržiavané pravidlo	% štátov, ktoré pravidlo nedodržiavajú
RLMK0240	Predpisy pre posudzovanie a obmedzenie rizík	90
ESIM0030	Overovanie zavádzania systémov riadenia bezpečnosti poskytovateľmi letových navigačných služieb	90
ESIM0020	Overovanie vykonávania požiadavky ESARR č. 2	90
PERS0340	Bezpečnostné predpisy pre technických zamestnancov riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb	90
FRAM0430	Bezpečnostné ukazovatele na vnútroštátnej úrovni	80
ESIM0050	Overovanie vykonávania požiadaviek ESARR 5 pre technických zamestnancov	80
RESD0160	Bezpečnostné odporúčania alebo bezpečnostné opatrenia	80
PERS0350	Bezpečnostný dohľad nad technickými zamestnancami	80
PERS0360	Dohľad nad subdodávateľmi (napr. organizácie údržby)	70
PERS0280	Kontrola postupov na posudzovanie spôsobilostí riadiacich leteckej prevádzky	70
ESIM0040	Overovanie vykonávania požiadaviek ESARR 5 pre riadiacich leteckej prevádzky	70
ESIM0010	Overovanie vykonávania požiadaviek ESARR 1	70
RLMK0220	Ohlasovanie osobitných udalostí riadenia letovej prevádzky	70

Tabuľka 4: Odhadovaný celkový počet bezpečnostných udalostí spojených s manažmentom letovej prevádzky a letovými navigačnými službami

2.3.3.2 Súčasná snaha o dozor nad bezpečnosťou riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb

Komisia SRC tiež pripomenula, že v mnohých štátoch pretrváva nedostatok zamestnancov primerane spôsobilých na vykonávanie funkcií regulácie bezpečnosti. Táto skutočnosť postihuje viac príslušné orgány ako poskytovateľov letových navigačných služieb, pričom mnohé orgány bojujú o získanie potrebných finančných prostriedkov, ktoré by im umožnili ponúknuť potenciálnym uchádzačom príťažlivé odmeny a možnosti kariérneho postupu.

Situáciu by možno vyriešili rozhodnejšie opatrenia štátov na zriadenie pevných a dôveryhodných vnútroštátnych leteckých a dozorných orgánov. Agentúra na druhej strane pripomína, že aj vzhľadom na rastúcu zložitosť riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb by logickejšou reakciou na optimálne využitie skromných zdrojov možno bolo zdieľanie zdrojov na úrovni EÚ či na subregionálnej úrovni.

Pre účely tohto hodnotenia vplyvu právnej úpravy sa však má za to, že dosah tohto presunu povinností netreba posudzovať tak, ako v minulosti, keďže tvorba predpisov už bola centralizovaná prostredníctvom jednotného európskeho neba.

Keďže agentúra nenavrhne, aby sa na ňu presunul veľký podiel úloh osvedčovania, rovnako nebude potrebné podrobne odhadnúť počet ekvivalentov plného úväzku využívaných na vnútroštátnej úrovni pre certifikáciu a dohľad riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb, pretože ten by sa nemal zmeniť.

2.3.4 Výzvy, ktoré prináša rozvoj

Spojený vplyv nárastu dopravy a zavádzania nových technológií a koncepcií prinesie v časovom rámci projektu SESAR množstvo potenciálne významných bezpečnostných výziev. Do orientačného zoznamu takýchto výziev možno zaradiť:

- nárast dopravy z/do nových členských štátov (EÚ 10 + 2), z ktorého vyplýva zložitejšia štruktúra prevádzky, keďže trasy východ – západ križujú tradičné trasy sever – juh,
- následný nárast podielu letov v rámci EÚ,
- rozsiahle uplatňovanie priestorovej navigácie v hornom vzdušnom priestore, ktoré povedie k zložitejšej štruktúre prevádzky,
- preplnenie hlavných medzinárodných letísk a splynutie priestorov terminálov s „veľmi vysokou hustotou“ v ich okolí,
- rozvoj regionálnych letísk, ktorý zvýši zložitosť prevádzky na strednej a nízkej úrovni,
- sústavný nárast všeobecnej leteckej dopravy a nástup veľmi ľahkých prúdových lietadiel, ktorý povedie k vyššej zložitosti a hustote prevádzky na nízkej úrovni,
- zvýšené využívanie dátových spojení medzi vzdušnými a pozemnými službami,
- začiatok využívania postupov priblíženia podľa prístrojov založených na službe EGNOS v prevádzke, vďaka čomu sa rozšíri možnosť využívania menších letísk,
- postupy podľa prístrojov pre vrtuľníky,
- začlenenie nepilotovaných vzdušných systémov do nevyhradeného vzdušného priestoru.

2.3.4 Závěry a odôvodnenie zásahu EÚ

Z uvedeného vyplýva, že zistené a analyzované problémy odôvodňujú zásah na úrovni EÚ s cieľom:

- zlepšiť bezpečnosť riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb, ktoré by mohli spôsobiť približne 18 nehôd ročne (1/3 z nich so smrteľnými následkami),
- znížiť náklady týkajúce sa nehôd a incidentov v rámci EÚ spojených s manažmentom letovej prevádzky a letovými navigačnými službami, ktoré možno odhadnúť rádovo na 680 miliónov EUR (2006) ročne,
- postúpiť smerom k súdržnému a nerozdobenému regulačnému rámcu bezpečnosti, ktorý je jasne oddelený od poskytovania služieb a ďalších foriem regulácie alebo verejného zasahovania,
- zriadiť pevný regulačný rámec, ktorý zabezpečí celkový systémový prístup k úprave bezpečnosti civilného letectva,
- podporiť projekt SESAR určením jednotného regulačného orgánu pre bezpečnosť, ktorý bude schopný napomôcť včasné a plynulé vykonávanie urýchlením overovania a osvedčovania bezpečnosti jeho výstupov,

- zlepšiť ohlasovanie a analýzu incidentov a udalostí riadenia letovej prevádzky na úrovni EÚ.

2.4 Ciele a ukazovatele

2.4.1 Ciele

Ciele plánovaného rozšírenia systému EASA na riadenie letovej prevádzky a letové navigačné služby riešia problémy, ktoré sú spojené so súčasnou organizáciou tvorby bezpečnostných predpisov a chýbajúcou normalizáciou dohľadu nad bezpečnosťou a náležitým ohlasovaním udalostí príslušnými orgánmi.

Identifikované ciele možno zatriediť do troch úrovní, ktoré obvykle používajú na hodnotenie vplyvu služby Komisie, a to:

- **všeobecné ciele**, ktoré predstavujú celkové politické zámery,
- **osobitné ciele**, ktoré sú bezprostrednejšími cieľmi plánovanej legislatívnej iniciatívy prispievajúcimi k dosiahnutiu celkových cieľov. Všeobecné i osobitné ciele sú ovplyvňované faktormi mimo priamej pôsobnosti Komisie alebo agentúry, a preto sa niekedy ťažko merajú,
- **operatívne ciele**, ktoré súvisia s presnými výstupmi návrhu a ktoré možno potom hodnotiť alebo dokonca merať vhodnými ukazovateľmi.

Ciele a ukazovatele rozširovania pôsobnosti systému EASA na riadenie letovej prevádzky a letové navigačné služby sú predstavené v nasledujúcich odsekoch 2.4.2 až 2.4.5.

2.4.2 Všeobecné ciele

Všeobecné sociálne ciele Európskej komisie, ktoré sú opísané v pracovnom programe Komisie a ročnej politickej stratégii³⁶ a vychádzajú v podstate z „Lisabonskej stratégie“, sú:

- priviesť Európu na cestu *prosperity*, ktorá okrem budovania vnútorného trhu založeného na spravodlivej súťaži, znamená aj vyššiu výkonnosť a efektívnosť dopravného systému,
- posilniť európsky záväzok *solidarity*, ktorého súčasťou je zabezpečenie rovnakej úrovne ochrany občanom na celom území EÚ 27 + 4,
- posilniť *ochranu* občana, pokiaľ ide o pocit bezpečia a tiež *dopravnú bezpečnosť*,
- ukázať a *dôraznejšie* propagovať tieto ciele mimo hraníc EÚ vo svete.

2.4.3 Osobitné ciele

Osobitné ciele súvisia s osobitnými cieľmi leteckej dopravy, za ktoré sa zasadujú aj iné iniciatívy, napr. za vytvorenie jednotného európskeho neba a ustanovenie systému EASA. Tieto osobitné ciele, uvedené nižšie v tabuľke č. 5, možno podrobnejšie určiť podľa desiatich odporúčaní, ktoré obsahuje správa skupiny na vysokej úrovni.

³⁶ Pozri http://europa.eu.int/comm/atwork/programmes/index_en.htm

Výťah z odporúčaní skupiny na vysokej úrovni			Príslušné osobitné ciele
Č.	Názov	Text	
1	EÚ ako hybná sila právnej úpravy letectva v Európe	Hlavnou prekážkou výkonnosti systému letectva v Európe je rozdrobenosť. Keďže tú možno riešiť len na európskej úrovni, posilniť úlohu Spoločenstva a postup Spoločenstva ako jediný prostriedok pre zavedenie úpravy letectva v Európe odstránením vzájomných presahov regulačných postupov EÚ a ostatných regulačných postupov, zabezpečením nezávislých štruktúr pre reguláciu a poskytovanie služieb a zabezpečením nezávislého vykonávania činností regulácie bezpečnosti vzhľadom na ďalšie formy regulácie.	<ul style="list-style-type: none"> • Odstrániť presahy postupov regulácie bezpečnosti, • zabezpečiť nezávislé štruktúry pre činnosti regulácie bezpečnosti vzhľadom na iné formy regulácie alebo verejného zasahovania.
2	Väčšia zodpovednosť pre odvetvie	V súlade s liberalizáciou vnútorného trhu dať väčšiu zodpovednosť odvetviu. Systematickejšie zapojiť odvetvie do postupu tvorby predpisov pre systém letectva.	Systematicky zapojiť odvetvie do postupu tvorby predpisov.
3	Lepšia právna úprava	Uplatňovať zásady lepšej právnej úpravy zabránením nadmernej regulácie a vykonávaním úplných hodnotení vplyvov a konzultácií.	Zahrnúť úplné hodnotenia vplyvov a konzultácie do postupu tvorby predpisov.
4	Podporovať lepšiu výkonnosť	Pri manažmente letovej prevádzky prispôbiť regulačný rámec a štruktúry riadenia tak, aby podporovali manažment v dosahovaní lepšej výkonnosti. Podľa možnosti uľahčovať uplatňovanie trhových zásad oddelením a liberalizáciou služieb poskytovateľov letových navigačných služieb.	<ul style="list-style-type: none"> • Napomáhať vznik celoeurópskych poskytovateľov oddelených služieb, • napomáhať poskytovanie letiskových letových informačných služieb a služieb riadenia odbavovacej plochy malými a strednými podnikmi.
5	Vytvoriť jednotné európske nebo	Urýchliť vytvorenie jednotného európskeho neba a projektu SESAR aktívnym riadením a sledovaním a oznamovaním ročného pokroku Európskou komisiou.	<ul style="list-style-type: none"> • Odstrániť presahy postupov regulácie bezpečnosti.
6	Posilniť Eurocontrol a sústrediť jeho činnosti	Posilniť Eurocontrol tak, aby hral kľúčovú úlohu pri dosahovaní cieľov jednotného európskeho neba a projektu SESAR v strategickom a regulačnom rámci určenom Európskou úniou. Sústrediť jeho činnosti na vynikajúce celoeurópske funkcie a vytváranie siete riadenia letovej prevádzky a na podporu regulácie podľa požiadaviek Európskej komisie a členských štátov. Presunúť zodpovednosť za činnosti regulácie bezpečnosti na agentúru EASA.	<ul style="list-style-type: none"> • Odstrániť presahy postupov regulácie bezpečnosti.
7	Riešiť kapacitu letísk	Systematickejšie začleniť letiská do celkového systémového prístupu.	Harmonizovať riadenie pre prevádzkovateľov a poskytovateľov rôznych služieb.

8	Sústavne dosahovať väčšiu bezpečnosť	Posilniť agentúru EASA ako jediný nástroj EÚ pre úpravu bezpečnosti letectva vrátane letísk a riadenia letovej prevádzky a zabezpečiť, aby bola agentúra EASA primerane financovaná a mala dostatočné zdroje. Pripraviť sa na výzvu projektu SESAR včasnými certifikačnými postupmi. Zabezpečiť harmonizáciu štátneho dohľadu nad bezpečnosťou a podnety pre spoluprácu vnútroštátnych orgánov pri dosahovaní vyššej celkovej úrovne výkonnosti.	<ul style="list-style-type: none"> • Zaviesť jednotný, súdržný regulačný rámec pre celkový systém letectva, • normalizovať dohľad nad bezpečnosťou vo všetkých členských štátoch s cieľom dosiahnuť jednotnú úroveň bezpečnosti.
9	Dosahovať výhody pre životné prostredie	V nadväznosti na tri piliere lepšieho riadenia letovej prevádzky „od východu k východu“, čistejších a tichších lietadiel a trhovo orientovaných riešení požiadať Európsku komisiu, aby vypracovala integrovanú stratégiu pre životné prostredie.	<ul style="list-style-type: none"> • Odstrániť presahy postupov regulácie bezpečnosti.
10	Zaviazať členské štáty k plneniu cieľov	Žiadať systematickejšie plnenie súčasných záväzkov členskými štátmi EÚ, najmä pokiaľ ide o zjednotenie, ku ktorému smeruje iniciatíva jednotného európskeho neba. Štáty majú riešiť nesúdržné usmernenia pre poskytovateľov letových navigačných služieb, nedostatky vo výkonnosti dohľadu.	<ul style="list-style-type: none"> • Napomôcť racionálne využívanie zdrojov dohľadu nad bezpečnosťou na úrovni EÚ, • normalizovať dohľad nad bezpečnosťou vo všetkých členských štátoch s cieľom dosiahnuť jednotnú úroveň bezpečnosti.

Tabuľka 5: Osobitné ciele spojené s odporúčaniami skupiny na vysokej úrovni

Desať osobitných cieľov uvedených v poslednom stĺpci tabuľky č. 5 sa potom použije v nasledujúcich odsekoch tohto hodnotenia vplyvu právnej úpravy.

2.4.4 Operatívne ciele

Očakávané ciele rozširovania systému EASA zrejme úzko súvisia s problémami analyzovanými v odseku 2.3. Zámerom zvolenej stratégie je vyriešenie alebo zmiernenie jestvujúcich problémov, ktoré povedie k zlepšeniam.

Operatívne ciele teda súvisia s konkrétnymi opatreniami vo vzťahu k navrhovaným zásahom EÚ. Ich výstup možno pozorovať alebo dokonca merať a priamo priradiť uskutočnenému opatreniu. Týmto pozorovateľnými/merateľnými operatívnymi cieľmi sú v prvom rade:

- zmeny a doplnenia európskeho zákonodarcu k základnému nariadeniu (ES) č. 216/2008,
- uverejnenie náležitých vykonávacích predpisov pre bezpečnosť riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb, ako aj pre organizácie, zamestnancov a systémy a zložky zapojené do ich poskytovania,
- zriadenie pracovnej organizácie,
- nepretržité sledovanie bezpečnosti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb,
- zavedenie úzkeho vzťahu s ďalšími platcami, najmä sieťou Eurocontrol a projektom SESAR,
- príchod paneurópskych poskytovateľov letových navigačných služieb na trh,
- zriadenie a zavedenie náležitých prostriedkov presadzovania v oblasti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb.

2.4.5 Ukazovatele

Identifikovať možno tri rôzne úrovne ukazovateľov:

- Ukazovatele **dosahu**: odrážajú konečný žiaduci účinok na spoločnosť. Zvyčajne sa vyjadrujú globálnymi ukazovateľmi a môže ich ovplyvňovať množstvo iných politík; v niektorých prípadoch bude ťažké, alebo celkom nemožné zistiť závislosť dosiahnutých výsledkov od rozšírenia systému EASA.
- Ukazovatele **výsledku**: odrážajú bezprostredné ciele navrhovanej stratégie, ktoré sa musia dosiahnuť, aby sa dosiahol hlavný cieľ. Vyjadrujú sa priamymi a krátkodobými účinkami vykonávaných opatrení a môžu ich ovplyvniť aj iné politiky.
- Ukazovatele **výstupov**: odrážajú presné opatrenia alebo priame účinky, ktoré by stratégia navrhnutá v stanovisku agentúry mala spôsobiť. Ich dosiahnutie priamo riadi Komisia a možno ich ľahko overiť.

Ukazovatele umožňujú sledovať, či a do akej miery sa ciele dosiahli. Dôležité je definovať ich vopred, pretože to umožní hodnotiť dosiahnuté účinky navrhovaného zásahu. Ukazovatele týkajúce sa osobitných a všeobecných cieľov úzko súvisia s problémami a očakávanými účinkami, kým dôsledkom operatívnych cieľov sú jednoduchšie a ľahšie pozorovateľné ukazovatele súvisiace s plnením opatrení.

Ukazovatele dosahu spojené so všeobecnými cieľmi sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Identifikované problémy	Všeobecné ciele	Ukazovatele dosahu
Zvýšiť bezpečnosť riadenia letovej prevádzky (ATM) a letových navigačných služieb (ANS).	<i>Ochrana</i> občana: bezpečnosť dopravy a letectva.	Bezpečnosť ATM/ANS podlieha systému EASA.
Zníženie nákladov na letecké nehody zapríčinené prinajmenšom čiastočne činiteľmi ATM/ANS.	<i>Prosperita</i> : zníženie nákladov na nehody zapríčinené prinajmenšom čiastočne činiteľmi ATM/ANS.	Náklady na škody zapríčinené nehodami a incidentmi priamo alebo nepriamo spojenými s činiteľmi ATM/ANS.
Zjednotiť regulačný rámec bezpečnosti.	<i>Silnejší hlas vo svete</i> .	Ovplyvniť normy a odporúčané postupy organizácie ICAO spojené s ATM/ANS.
	<i>Rozšírenie</i> systému EASA za hranice EÚ.	Uzavrieť nové dohody o pridružení alebo rozšíriť zemepisný rozsah pôsobnosti dohody o spoločnom európskom nebi.
Zriadiť pevný regulačný rámec, ktorý zabezpečí celkový systémový prístup k úprave bezpečnosti civilného letectva.	<i>Prosperita</i> : budovanie vnútorného trhu a podpora mobility pracovnej sily.	Vznik celoeurópskych poskytovateľov. Zriadenie spoločných programov spôsobilostí pre technických zamestnancov ATM/ANS.
	<i>Solidarita</i> : zabezpečujúca občanom rovnakú úroveň ochrany v celej EÚ 27.	Jednotné vykonávanie spoločných bezpečnostných predpisov.
Podporiť projekt SESAR určením jednotného regulačného orgánu pre bezpečnosť, ktorý bude schopný napomôcť včasné a plynulé vykonávanie urýchlením overovania a osvedčovania bezpečnosti jeho výstupov.	<i>Prosperita</i> : zníženie nákladov spojených s reguláciou bezpečnosti.	Ustanoviť náležité mechanizmy posudzovania, overovania a osvedčovania výstupov rozhodujúcich z hľadiska bezpečnosti.

Tabuľka 6: Identifikované problémy, všeobecné ciele a ukazovatele dosahu

Osobitné ciele spojené s problémami analyzovanými v odseku 2.3, ako aj ukazovatele pre sledovanie ich plnenia, sú uvedené v tabuľke č. 7:

Identifikované problémy	Osobitné ciele	Ukazovatele výsledkov
Zvýšiť bezpečnosť riadenia letovej prevádzky (ATM) a letových navigačných služieb (ANS) a znížiť náklady vyplývajúce z nehôd a incidentov.	Ustanoviť nezávislé štruktúry pre činnosti regulácie bezpečnosti vzhľadom na iné formy regulácie alebo verejného zasahovania.	Právomoci EASA jasne oddelené od iných foriem regulácie alebo verejného zasahovania.
	Systematicky zapojiť odvetvie do postupu tvorby predpisov.	Sústavné uplatňovanie postupu tvorby predpisov EASA.
	Normalizovať dohľad nad bezpečnosťou vo všetkých členských štátoch.	Rozšírenie kontroly dodržiavania noriem agentúry EASA na oblasť ATM/ANS.
Zjednotiť regulačný rámec bezpečnosti.	Zaviesť jednotný, súdržný regulačný rámec pre celkový systém letectva.	Regulácia ATM/ANS je začlenená do základného nariadenia.
	Harmonizovať predpisy riadenia pre prevádzkovateľov a poskytovateľov rôznych služieb.	Prijatie „horizontálnych“ vykonávacích predpisov pre systém riadenia prevádzkovateľov a poskytovateľov.
Zriadiť pevný regulačný rámec, ktorý zabezpečí celkový systémový prístup k úprave bezpečnosti civilného letectva.	Zachovať jasné oddelenie úloh medzi úradmi na jednej a prevádzkovateľmi a poskytovateľmi na druhej strane.	Jasne oddeliť úlohy úradov od úloh prevádzkovateľov a poskytovateľov, najmä pokiaľ ide o prijímanie koncepcií prevádzky.
	Napomáhať vznik celoeurópskych poskytovateľov oddelených služieb.	Zaviesť vyhradený režim certifikácie poskytovateľov služieb v 4 a viac štátoch.
	Napomáhať poskytovanie letiskových letových informačných služieb a služieb riadenia odbavovacej plochy malými a strednými podnikmi.	Zjednodušenie predpisov pre prevádzkovateľov letísk, ktorí priamo organizujú letiskové letové informačné služby a riadenie odbavovacej plochy.
	Zahrnúť úplné hodnotenia vplyvov a konzultácie do postupu tvorby predpisov.	Hodnotenia vplyvu právnej úpravy pripojené k návrhu vykonávacích predpisov.
Podporiť projekt SESAR určením jednotného regulačného orgánu pre bezpečnosť, ktorý bude schopný napomôcť včasné a plynulé vykonávanie urýchlením overovania a osvedčovania bezpečnosti jeho výstupov.	Odstrániť prekrývanie sa postupov regulácie bezpečnosti.	Formalizácia regulačného rozhrania medzi bezpečnosťou a inými formami regulácie.
Potreba racionalizovať úsilie na reguláciu bezpečnosti ATM/ANS.	Napomôcť racionálne využívanie zdrojov dohľadu nad bezpečnosťou na úrovni EÚ.	Dohody o dohľade medzi príslušnými orgánmi.
		Súdržný postup dohľadu nad všetkými funkciami ACC.

Tabuľka 7: Identifikované problémy, osobitné ciele a ukazovatele výsledkov

Operatívne ciele, ktoré možno spojiť s množstvom podrobných pozorovateľných alebo merateľných ukazovateľov výstupov, sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Operatívne ciele	Ukazovatele výstupov
Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy k základnému nariadeniu (ES) č. 216/2008	Stanovisko agentúry predložené Komisii. Legislatívny návrh prijatý Komisiou. Prvé čítanie v Európskom parlamente. Stanovisko Rady. Druhé čítanie v Európskom parlamente. Prijatie zmien a doplnení.
Uverejnenie spoločných vykonávacích predpisov pre bezpečnosť riadenia letovej prevádzky (ATM) a letových navigačných služieb (ANS) a pre príslušné organizácie a zamestnancov	Uverejnenie oznámenia o navrhovanej zmene a doplnení (NPA) o vykonávacích predpisoch pre ATM/ANS. Uverejnenie NPA o vykonávacích predpisoch pre poskytovateľov ATM/ANS. Uverejnenie dokumentu pripomienok a odpovedí (CRD) o vykonávacích predpisoch pre ATM/ANS. Uverejnenie CRD o vykonávacích predpisoch pre poskytovateľov ATM/ANS. Predloženie stanoviska o vykonávacích predpisoch pre ATM/ANS. Predloženie stanoviska o vykonávacích predpisoch pre poskytovateľov ATM/ANS.
Zriadenie potrebných funkcií v rámci agentúry EASA	Nábor zamestnancov na tvorbu predpisov ATM a letísk. Nábor zamestnancov na analýzu mimoriadnych udalostí ATM/ANS. Nábor zamestnancov na štandardizáciu kontroly dodržiavania noriem v oblasti ATM/ANS. Určenie externých audítorov spôsobilých zúčastňovať sa na kontrole dodržiavania noriem v oblasti ATM/ANS. Začlenenie spoločenstva ATM/ANS do výboru SSCC.
Sústavné sledovanie bezpečnosti ATM/ANS	Začlenenie analýzy bezpečnosti ATM/ANS do výročného prehľadu bezpečnosti.
Udržiavanie úzkeho vzťahu s projektom SESAR	Existuje a uplatňuje sa stabilný postup posudzovania bezpečnosti bezpečnostných výstupov projektu SESAR.
Vznik celoeurópskych poskytovateľov letových navigačných služieb na trhu	Existuje a uplatňuje sa vyhradený postup certifikácie celoeurópskych poskytovateľov služieb ANS.
Jednotné vykonávanie predpisov ATM/ANS v EÚ	Ustanovenie normalizačných postupov na kontrolu dodržiavania noriem v oblasti ATM/ANS. Plán prvej série kontrol dodržiavania noriem pokrývajúcich aj oblasť ATM/ANS. Vykonanie prvej kontroly dodržiavania noriem v oblasti ATM/ANS.

Tabuľka 8: Identifikované problémy, operatívne ciele a ukazovatele výstupov

2.5 Dostupné možnosti

2.5.1 Možnosti predbežného hodnotenia vplyvu

V predbežnom hodnotení vplyvu, o ktorom sa zmieňuje tento dokument, sa zvažovalo päť alternatívnych možností:

- A) „nulový variant“ (t. j. nemeniť situáciu očakávanú po prvom rozšírení systému EASA: agentúra zodpovedná za letovú spôsobilosť, licencovanie letových posádok a letovej prevádzky; príslušné úrady určené na vnútroštátnej úrovni zodpovedné za letové navigačné služby vrátane paneurópskych poskytovateľov a za letiská),
- **B) postupné rozšírenie systému EASA na tvorbu predpisov, certifikáciu a kontrolu dodržiavania noriem v oblasti riadenia letovej prevádzky, letových navigačných služieb a letísk,**
- C) rozšírenie mechanizmu jednotného európskeho neba v mandátoch Eurocontrolu na reguláciu bezpečnosti letísk a uloženie úloh Eurocontrolu aj v oblasti kontroly certifikácie a dodržiavania noriem,
- D) zriadenie celkom novej európskej agentúry na pomoc Komisii v otázkach regulácie bezpečnosti riadenia letovej prevádzky, letových navigačných služieb a letísk,
- E) pridelenie „rozšírenej“ agentúre EASA (podľa možnosti B) aj zodpovednosti za výkon osobitných prevádzkových funkcií riadenia letovej prevádzky (napr. Manažment toku letovej prevádzky).

V štúdiu sa konštatovalo, že možnosť B sa uprednostňuje na základe konzultantovej analýzy očakávaných účinkov, čo podporili aj názory opýtaných zainteresovaných strán.

2.5.2 Možnosti, o ktorých sa uvažovalo v tomto hodnotení vplyvu právnej úpravy

Vyššie uvedené možnosti A, C, D a E, ktoré zvažovala aj Komisia vo svojom konečnom hodnotení vplyvu v danej veci, preto netreba v tomto hodnotení vplyvu právnej úpravy znovu posudzovať. Na druhej strane na skutočnú implementáciu možnosti B sa musia vyhodnotiť ďalšie dôležité otázky.

Oznámenie NPA 2007-16 obsahovalo v tejto súvislosti 10 otázok, pričom sa predpokladalo, že konečným zámerom je zaviesť už (Komisiou³⁷) odôvodnenú a vybratú možnosť B z odseku 2.5.1.

V skutočnosti však 3. otázka, spomedzi uvedených desiatich, obsahovala dva samostatné problémy: povahu a potrebu regulácie riadenia vzdušného priestoru a rovnakú otázku pre riadenie toku letovej prevádzky. Treba preto uvažovať spolu o 11 otázkach obsiahnutých v NPA. Spomedzi týchto 11 otázok, podľa názoru agentúry, 6 nie je potrebné ďalej analyzovať, pokiaľ ide o hodnotenie vplyvu.

³⁷ KOM(2007) 845 v konečnom znení z 20. decembra 2007.

Tieto otázky sú uvedené v nasledujúcej tabuľke s vysvetlením, prečo sa ďalšia analýza vplyvu nepovažuje za potrebnú.

Otázky v NPA 2007-16		Dôvod neuvažovania o alternatívnych možnostiach
Č.	Text	
2	<i>Agentúru zaujíma, či zúčastnené strany považujú pripojené základné požiadavky za dostatočný základ pre úpravu bezpečnosti a interoperability riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb. Víta tiež akékoľvek návrhy na zlepšenie týchto základných požiadaviek.</i>	Kvalitatívne hodnotenie základných požiadaviek. Nezistili sa žiadne relevantné alternatívne možnosti.
4	<i>Agentúra sa zaujíma, či sa zúčastnené strany domnievajú, že definícia systémov a zložiek používaná v kontexte siete riadenia letovej prevádzky v Európe primerane určuje tie, na ktoré sa musí vzťahovať rozšírené základné nariadenie.</i>	Prevažná väčšina zúčastnených strán nepovažovala za potrebné definíciu meniť. Agentúra dospela k záveru, že nenavrhne zmeny definícií ICAO alebo jednotného európskeho neba a bude koordinovať svoje vykonávacie predpisy s tými, čo zodpovedajú za výkonnosť a ďalšie hľadiská interoperability. Ďalšie hodnotenie vplyvu nie je potrebné.
5	<i>Agentúra sa zaujíma, či sa zúčastnené strany domnievajú, že od regulačných organizácií zapojených do konštrukcie, výroby a údržby systémov a zložiek rozhodujúcich z hľadiska bezpečnosti, ako aj organizácií zapojených do overovania zhody, sa má vyžadovať, aby preukazovali svoju spôsobilosť s cieľom zmierniť zodpovednosť ich prevádzkovateľov.</i>	Už ustanovené v systéme EASA. Podporené zúčastnenými stranami, ktoré odpovedali na oznámenie NPA 2007-16. Agentúra dospela k záveru, že o takejto možnosti sa rozhodne podľa jednotlivých prípadov, a že riadne hodnotenia vplyvu právnej úpravy sa uskutočnia na podporu príslušných vykonávacích predpisov. Hlbšie hodnotenie nie je v tejto fáze potrebné.
7	<i>Agentúra chce poznať názory zúčastnených strán, pokiaľ ide o možné oprávnenie pre poskytovateľov služieb riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb prevádzkovať na základe jedného osvedčenia viacero služieb alebo prevádzkových jednotiek.</i>	Podľa výkladu zúčastnených strán takúto možnosť poskytuje už ustanovený predpis jednotného európskeho neba. Ďalšie hodnotenie vplyvu nie je potrebné.
9	<i>Agentúra chce vedieť, či sa zúčastnené strany domnievajú, že certifikáciu niektorých poskytovateľov služieb zapojených do menej citlivých služieb by mohli vykonávať posudzujúce orgány. Ak áno, má mať agentúra aj právomoc akreditovať tieto posudzujúce orgány?</i>	Táto možnosť sa už hodnotila pri letiskách. Aj pri manažmente letovej prevádzky a letových navigačných službách budú v pozadí vplyvu v zásade stáť podobné činitele.
10	<i>Agentúra chce vedieť, či zúčastnené strany považujú za vhodné zavedenie samostatných režimov certifikácie pre určité systémy a zložky rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti. Ak áno, aké systémy a zložky to majú byť?</i>	Názory zúčastnených strán neumožnili v tejto fáze určiť prípady pre takýto postup. Agentúra dospela k záveru, že o takejto možnosti sa rozhodne podľa jednotlivých prípadov, a že riadne hodnotenia vplyvu právnej úpravy sa uskutočnia na podporu príslušných vykonávacích predpisov. Hlbšie hodnotenie nie je v tejto fáze potrebné.

Tabuľka 9: Problémy NPA 2007-16, ktorých vplyv si nevyžaduje podrobnú analýzu

Pri zvyšných piatich otázkach položených v oznámení NPA 2007-16 možno naopak predpokladať alternatívne riešenia. Tie sú uvedené v tabuľke č. 10. Ich vplyv je podrobne hodnotený v odsekoch 2.7 až 2.11.

Otázky v NPA 16/2007		Alternatívne možnosti	
Č.	Text		
1	<i>Domnievajú sa zúčastnené strany, že rozhodovanie o koncepciách prevádzky je štátnou funkciou alebo funkciou poskytovateľov služieb riadenia letovej prevádzky?</i>	1A	Všeobecná koncepcia prevádzky (napr. rozvoj projektu SESAR) a rozhodnutia týkajúce sa konkrétneho vzdušného priestoru sú obe štátnej povahy a vzťahujú sa na ne právne ustanovenia základného nariadenia.
		1B	Všeobecná koncepcia prevádzky (napr. rozvoj projektu SESAR) a rozhodnutia týkajúce sa konkrétneho vzdušného priestoru sú obe regulovanými činnosťami, ktoré vykonávajú poskytovatelia služieb vychádzajúc zo základných požiadaviek.
		1C	Všeobecná koncepcia prevádzky (napr. rozvoj projektu SESAR) je mimo rozsahu pôsobnosti základného nariadenia EASA. Rozhodnutia týkajúce sa konkrétneho vzdušného priestoru sú štátnej povahy a vzťahujú sa na ne právne ustanovenia.
		1D	Všeobecná koncepcia prevádzky (napr. rozvoj projektu SESAR) je mimo rozsahu pôsobnosti základného nariadenia EASA. Rozhodnutia týkajúce sa konkrétneho vzdušného priestoru majú povahu poskytovania služieb a sú vykonávané na základe základných požiadaviek.
3 (FM)	<i>Domnievajú sa zúčastnené strany, že riadenie toku letovej prevádzky (ATFM) má regulačnú povahu, alebo povahu poskytovania služieb?</i>	3A	Riadenie toku letovej prevádzky má regulačnú/štátnu povahu.
		3B	Riadenie toku letovej prevádzky, či už ako služobná alebo prevádzková funkcia, je regulovanou záležitosťou.
		3C	Riadenie toku letovej prevádzky na úrovni EÚ je regulačná funkcia. Miestne (alebo regionálne) riadenie toku letovej prevádzky je regulovanou záležitosťou.
3 (SM)	<i>Domnievajú sa zúčastnené strany, že riadenie vzdušného priestoru (ASM) má regulačnú povahu, alebo povahu poskytovania služieb?</i>	3D	Riadenie vzdušného priestoru má regulačnú/štátnu povahu (vrátane bezpečnosti, kapacity a účinnosti).
		3E	Riadenie vzdušného priestoru, či už ako služobná alebo prevádzková funkcia, je regulovanou záležitosťou.
		3F	Riadenie vzdušného priestoru na úrovni EÚ je regulačná funkcia. Miestna riadenie vzdušného priestoru je regulovanou záležitosťou.
6	<i>Má poskytovanie určitých služieb podliehať osvedčovaniu?</i>	6A	Umožniť vnútroštátne varianty/odchýlky pre malé a stredné podniky (MSP).
		6B	Zaviesť primerané spoločné predpisy pre malé a stredné podniky vrátane vlastného prehlásenia.
		6C	Primerané spoločné predpisy pre malé a stredné podniky vrátane osvedčovania.
8	<i>Má agentúra osvedčovať celoeurópskych poskytovateľov služieb ATM/ANS. Ak áno, aké majú byť kritériá pre definovanie celoeurópskej povahy služby?</i>	8A	„Nulový variant“: t. j. všetci poskytovatelia ANS pod dohľadom národných dozorných orgánov ako v „jednotnom nebi“.
		8 B	Pod dohľadom agentúry, ak poskytujú služby v dvoch alebo viacerých štátoch („cezhraniční“ budú pod dohľadom agentúry).
		8C	Ako v bode 8B, ak poskytujú služby v štyroch alebo viacerých štátoch (vylúčenie cezhraničného poskytovania služieb a vylúčenie letových prevádzkových služieb (ATS) vo funkčnom bloku vzdušného priestoru, ak sa poskytujú skupinou rôznych poskytovateľov ATS).

Tabuľka 10: Problémy uvedené v NPA 2007-16, ktoré možno riešiť alternatívne

Mnoho zúčastnených strán, ktoré odpovedali na oznámenie NPA 2007-16, napokon pripomenulo, že existujú dva alternatívne spôsoby, ako dať agentúre právomoc v oblasti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb. Prvým spôsobom je zmeniť základné nariadenia, no jeho alternatívou je ukotvenie úlohy agentúry v právnom rámci jednotného európskeho neba. Agentúra dospela k názoru, že tento návrh si zaslúži pozornosť a rozhodla sa preto zaradiť ho do tohto hodnotenia vplyvu právnej úpravy, hoci nebol predmetom otázok v oznámení NPA, pričom zvažovala tieto tri alternatívne možnosti:

- 0A): nedať agentúre žiadnu úlohu vo vzťahu k riadeniu letovej prevádzky a letovým navigačným službám; alebo
- 0B): rozšíriť základné nariadenie na riadenie letovej prevádzky a letové navigačné služby; alebo
- 0C): upraviť nariadenia o jednotnom európskom nebi tak, aby zahŕňali úlohu agentúry vo vzťahu k riadeniu letovej prevádzky a letovým navigačným službám.

Ich vplyvy sa podrobne hodnotia a porovnávajú v nasledujúcom odseku.

2.6 Najlepšia možnosť rozšírenia právomocí agentúry EASA na úpravu bezpečnosti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb

2.6.1 Alternatívne možnosti

Možnosti rozšírenia právomoci agentúry EASA na úpravu bezpečnosti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb sú tieto:

- 0A: nedať agentúre žiadnu úlohu vo vzťahu k riadeniu letovej prevádzky a letovým navigačným službám (čiže „nulový variant“),
- 0B: rozšíriť základné nariadenie o riadenie letovej prevádzky a letové navigačné služby,
- 0C: upraviť štyri (základné) nariadenia o jednotnom európskom nebi tak, aby zahŕňali úlohu agentúry vo vzťahu k riadeniu letovej prevádzky a letovým navigačným službám.

Možnosť 0A si nevyžaduje hodnotenie, keďže sa už analyzovala a neodporučila v predbežnom hodnotení vplyvu, ktoré vykonala spoločnosť ECORYS, je však potrebná ako spoločný referenčný základ pre ďalšie dve možnosti 0B a 0C.

2.6.2 Cieľová skupina a počet dotknutých subjektov

2.6.2.1 Príslušné úrady

Pred „jednotným nebom“ vykonávali príslušné národné letecké úrady vo vzťahu k bezpečnosti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb dve hlavné úlohy:

- tvorbu predpisov (t. j. transpozíciu predpisov organizácie ICAO do vnútroštátneho právneho poriadku a ich integráciu),
- všeobecný dohľad nad manažmentom letovej prevádzky a letovými navigačnými službami, keďže v tejto veci neexistovali žiadne osobitné normy organizácie ICAO.

Koncepcia jednotného európskeho neba už túto situáciu zásadne zmenila, pretože na jej základe sa teraz pre riadenie letovej prevádzky a letové navigačné služby tvoria spoločné predpisy na úrovni EÚ³⁸, pričom štáty musia určiť alebo zriadiť národné dozorné orgány³⁹

³⁸ Článok 8 rámcového nariadenia o jednotnom európskom nebi č. 549/2004.

s cieľom formálne uplatňovať mechanizmy certifikácie a dohľadu nad poskytovateľmi služieb založené na týchto spoločných predpisoch. Ustanovenia o jednotnom nebi zahŕňajú aj povinnosť kontroly národných dozorných orgánov prostredníctvom postupu „vzájomného preskúmania“⁴⁰.

Súčasný základ (t. j. možnosť 0A) teda je:

- spoločné predpisy pre riadenie letovej prevádzky a letové navigačné služby (vrátane bezpečnosti) sa ustanovujú prostredníctvom mechanizmov jednotného európskeho neba,
- certifikáciu a dohľad nad poskytovateľmi letových navigačných služieb vykonávajú národné dozorné orgány v rámci vlastnej zemepisnej právomoci,
- národné dozorné orgány podliehajú pravidelným kontrolám podľa programu Eurocontrolu ESIMS.

Presunom **tvorby predpisov** týkajúcich sa bezpečnosti (prvá z úloh vymenovaných v odrážkach uvedených vyššie) na agentúru sa vyššie uvedené v zásade nezmení. Inými slovami, možnosti 0A, 0B ani 0C nebudú mať vplyv na príslušné orgány na vnútroštátnej úrovni. **Naopak, možnosti 0B alebo 0C ovplyvnia agentúru i Eurocontrol**, ktorý v súčasnosti bežne dostáva „mandáty“ na vypracovanie potrebných vykonávacích predpisov.

Pri druhej úlohe (t. j. certifikácii a dohľade nad poskytovateľmi riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb) treba uviesť, že dnes sa na jednotnom európskom nebi zúčastňuje 30 štátov⁴¹; možnosť 0B ani 0C nebude pre tieto štáty znamenať žiadnu významnú zmenu, pretože ich príslušné orgány zostanú z dôvodu blízkosti v každom prípade ďalej zodpovedné za osvedčovanie a dohľad nad hlavnými vnútroštátnymi poskytovateľmi letových navigačných služieb.

A napokon, národné dozorné orgány podliehajú kontrole v rámci každej možnosti. Možnosť 0B alebo 0C bude mať vplyv na agentúru, ako aj na 30 orgánov a Eurocontrol, ktorý dnes vykonáva program ESIMS.

Celkový počet zapojených národných dozorných orgánov preto bude tak v možnosti 0B ako aj v možnosti 0C 30. Možnosti 0B a 0C budú mať vplyv aj na Eurocontrol a agentúru.

2.6.2.2 Poskytovatelia služieb riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb

Poskytovatelia letových navigačných služieb už v zásade podliehajú certifikácii⁴². Pre väčšinu z nich sa nič výrazne nezmení, či už sa úloha agentúry začlení do akéhokoľvek súboru právnych predpisov, pokiaľ zodpovedajú tradičnému chápaniu civilného poskytovateľa letových navigačných služieb, ktorý je samostatným verejným subjektom poskytujúcim letové navigačné služby pre všeobecnú letovú prevádzku v rámci vzdušného priestoru jedného štátu. Táto situácia sa však aj vzhľadom na právne predpisy jednotného európskeho neba vyvíja.

Hlavní civilní poskytovatelia letových navigačných služieb sú v skutočnosti niekedy okrem poskytovateľov letových prevádzkových služieb zároveň poskytovateľmi navigačných, leteckých informačných, či komunikačných služieb alebo služieb dohľadu. Naopak, poskytovatelia meteorologických služieb sú vysoko špecializovaní a preto neexistujú žiadne významné prípady, ktoré by preukazovali zapojenie niektorého z nich aj do iných druhov

³⁹ Článok 4 tamže.

⁴⁰ Článok 9 nariadenia Komisie (ES) č. 2096/2005 z 20. decembra 2005, ktorým sa ustanovujú spoločné požiadavky na poskytovanie letových navigačných služieb (Ú. v. EÚ L 335, 21.12.2005, s. 13).

⁴¹ Lichtenštajnsko je k Spoločenstvu pridružené, no historicky prenecháva záležitosti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb na svojich susedov.

⁴² Článok 7 nariadenia (ES) č. 550/2004 o poskytovaní služieb.

služieb. O poskytovateľoch meteorologických služieb a vojenských poskytovateľoch sa tu preto nebude ďalej uvažovať.

Služby údržby rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti poskytuje väčšina (ale nie všetky) hlavných civilných subjektov riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb prostredníctvom svojich zamestnancov.

Je však zaujímavé, že mnoho týchto subjektov je zároveň komerčnými prevádzkovateľmi leteckých prác, ktorí zabezpečujú letovú prehliadku a kalibráciu signálov rádiovkej navigácie. Na internetovej stránke Medzinárodného výboru pre normy vzdušného priestoru a kalibráciu (ICASC)⁴³ boli k 4. aprílu 2008 ako **poskytovatelia letových kalibračných služieb** v skutočnosti uvedení **6 z nich** (ATSA-Bulgaria, Avinor, LFV, DSNA, ENAV a HCAA). Tieto služby už spadajú do rozsahu pôsobnosti systému EASA. Takýchto leteckých dopravcov či poskytovateľov letových prevádzkových služieb by preto mohla ovplyvniť rozdrobenosť regulačného rámca.

Množstvo hlavných poskytovateľov letových prevádzkových služieb bolo tiež na základe miestnych plánov konvergenencie a realizácie Eurocontrolu (LCIP)⁴⁴ určených za prevádzkovateľov hlavných letísk vo svojej krajine alebo významného počtu letísk vo viacerých krajinách. Tieto informácie sú zhrnuté v nasledujúcej tabuľke.

⁴³ http://avnwww.jccbi.gov/icasc/fi_service_providers.html

⁴⁴ http://www.eurocontrol.int/lcip/public/subsite_homepage/homepage.html

Č.	Štát	Hlavný civilný poskytovateľ letových prevádzkových služieb (ktorého ústrednou činnosťou je riadenie letovej prevádzky)	Prevádzkové služby poskytované mimo riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb
1	Rakúsko	Austrocontrol	nie
2	Belgicko	Belgocontrol	nie
3	Bulharsko	ATSA	letecké práce
4	Cyprus	Oddelenie civilného letectva – letové navigačné služby	nie
5	Česká republika	Letové navigačné služby – Česká republika	nie
6	Dánsko	Naviair	nie
7	Estónsko	EANS	nie
8	Fínsko	Finavia	prevádzkovateľ letísk (25)
9	Francúzsko	DSNA	letecké práce
10	Nemecko	DFS	nie
11	Grécko	HCAA	letecké práce + prevádzkovateľ letísk (43)
12	Maďarsko	HungarControl Pte. Ltd. Co	nie
13	Írsko	Prevádzkové riaditeľstvo Írskeho leteckého úradu (IAA)	nie
14	Taliansko	ENAV	letecké práce
15	Lotyšsko	LGS	žiadne
16	Litva	ORO NAVIGACIJA	žiadne
17	Luxembursko	žiadny	neuplatňuje sa
18	Malta	MATS	žiadne
19	Holandsko	LVNL	žiadne
20	Poľsko	PANSA	žiadne
21	Portugalsko	NAV Portugal	žiadne
22	Rumunsko	ROMATSA	žiadne
23	Slovenská republika	LPS SR	žiadne
24	Slovinsko	Slovenia Control	žiadne
25	Španielsko	AENA	prevádzkovateľ letísk (47)
26	Svédsko	LFV	letecké práce + prevádzkovateľ letísk (16)
27	Spojené kráľovstvo	NATS	žiadne
28	Island*	Isavia (Flugstoðir)	prevádzka letísk
29	Lichtenštajnsko*	letové prevádzkové služby sa neposkytujú	neuplatňuje sa
30	Nórsko	Avinor	letecké práce + prevádzkovateľ letísk (46)
31	Švajčiarsko	Skyguide	žiadne

*Nebol pre ne pripravený žiadny plán LCIP.

Tabuľka 11: Hlavní civilní poskytovatelia letových prevádzkových služieb poskytujúci aj služby mimo riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb

Z tejto tabuľky vyplýva, že šesť poskytovateľov letových prevádzkových služieb je zapojených do leteckých prác a traja sú zároveň **prevádzkovateľmi letísk**.

Pri možnosti OB aj OC preto treba pozornosť sústrediť na týchto 9 prevádzkovateľov/poskytovateľov, pretože ak sa na nich bude vzťahovať jedna alebo viacero línií právnych predpisov, môže ich to ovplyvniť.

2.6.2.3 Iní viacnásobní poskytovatelia služieb

Podľa informácií, ktoré má agentúra k dispozícii, existuje v každej krajine množstvo ďalších spoločností alebo subjektov, ktoré nie sú hlavnými civilnými poskytovateľmi

letových prevádzkových služieb, tiež však poskytujú služby riadenia letovej prevádzky a letové navigačné služby. Dostupné informácie sú zhrnuté v nasledujúcej tabuľke.

Hoci je pravdepodobné, že spôsob ustanovenia právomoci agentúry nebude mať žiadny vplyv na spoločnosť Tower Company GmbH, pretože tá ponúka len služby riadenia letovej prevádzky, ani na rumunské oddelenie leteckých informačných služieb úradu civilného letectva (RCAA AIS), keďže to patrí k miestnemu úradu civilného letectva, pri všetkých ostatných subjektoch to môže byť inak, keďže sú najmä prevádzkovateľmi letísk.

Počet subjektov	Štát	Ďalší známi civilní poskytovatelia letových navigačných služieb	Ústredná činnosť
1	Česká republika	Správa letiska Praha	prevádzka letiska
1	Estónsko	Tallin Airport Ltd	prevádzka letiska
3	Fínsko	Letisko Mikkeli Letisko Seinäjoki Letisko Sodankylä	prevádzka letiska
66	Francúzsko	66 súkromných prevádzkovateľov letiskových letových informačných služieb (AFIS)	prevádzka letiska
5 - 1	Nemecko	Tower Company GmbH	riadenie leteckej prevádzky (len služby riadenia z letiskovej veže)
		Fraport* Munchen Flughafen* 2 regionálne letiská (Lahr & Mannheim) priamo poskytujúce riadenie z letiskovej veže	prevádzka letiska
8	Maďarsko	Letisko Budapešť (CNS) FlyBalaton LHSM (CNS) Debrecen LHDC (CNS) LHPP Pécs-Pogány(CNS a AFIS) Békéscsaba (CNS a AFIS) Győr-Pér (CNS a AFIS) Nyíregyháza (CNS a AFIS) Szeged (CNS a AFIS)	prevádzka letiska
8	Írsko	Waterford Airport Kerry Airport PLC Galway Airport Ireland West Airport Knock Sligo Airport Co LTD Donegal Airport Weston Airport	prevádzka letiska
10	Taliansko	nezavislí poskytovatelia služieb AFIS	prevádzka letiska
1	Luxembursko	Adm. de l'Aéroport de Luxembourg	prevádzka letiska
0	Rumunsko	oddelenie RCAA AIS	oddelenie národného leteckého úradu
10	Slovinsko	miestni poskytovatelia služieb AFIS (10)	prevádzka letiska
40	Švédsko	miestne služby AFIS asi na 40 letiskách	prevádzka letiska
1	Spojené kráľovstvo	SERCO Aviation	manažment služieb
153		SPOLU	

*Služba riadenia odbavovacej plochy

Tabuľka 12: Menší civilní poskytovatelia letových prevádzkových služieb, ktorých ústrednou činnosťou je prevádzka letísk

Prevádzkovatelia letísk môžu navyše v kontexte tohto stanoviska ponúkať najjednoduchšie miestne služby: t. j. letiskové letové informačné služby (AFIS) a službu riadenia odbavovacej plochy bez toho, aby sa stali plnoprávnymi poskytovateľmi letových navigačných služieb a museli zamestnávať riadiacich leteckej prevádzky s preukazom. Ak

by sa rozhodli stať poskytovateľmi riadenia letovej prevádzky z letiskovej veže, potom by sa na nich a na ich príslušných zamestnancov samozrejme vzťahovali základné požiadavky pre poskytovanie letových prevádzkových služieb. Možným zjednodušením požiadaviek pre letiskové letové informačné služby a riadenie odbavovacej plochy sa zaoberá odsek 2.10, ale **pre rozsah tohto hodnotenia možno počet letiskových poskytovateľov, ktorých by mohli ovplyvniť možnosti OB alebo OC, odhadnúť na 150.**

2.6.2.4 Organizácie, ktoré vykonávajú projektové, výrobné a údržbové činnosti

Konštrukčné a výrobné organizácie a organizácie údržby lietadiel, motorov a ich častí vrátane elektronických zariadení pre navigáciu a komunikáciu už sú regulované prostredníctvom systému EASA. V jednotnom európskom nebi je už zodpovednosť konštruktérov a výrobcov tiež ustanovená, vzhľadom na povinnosť podpísať vyhlásenie o zhode týkajúce sa zložiek⁴⁵.

V jednotnom európskom nebi však organizácie údržby súvisiacej s bezpečnosťou⁴⁶, ak nie sú poskytovateľom letových navigačných služieb s príslušnou certifikáciou, podliehajú dohľadu, ktorý vykonáva tento poskytovateľ na základe „spoločných požiadaviek“⁴⁷. V prípade možnosti OA sa to nezmení, takže počet ovplyvnených organizácií údržby bude nula.

V prípade možnosti OC (t. j. pridelenie úlohy agentúre EASA, ale zachovanie jednotného európskeho neba tak, ako je) bude počet ovplyvnených organizácií údržby tiež nula.

Pri možnosti OB by naopak organizácie údržby mohli byť podľa jednotlivých prípadov regulované oddelene od poskytovateľov letových navigačných služieb. Dnes sú v EU známe len tri významné spoločnosti alebo subjekty, ktoré vykonávajú takéto služby údržby spojené s bezpečnosťou: Cyperská telekomunikačná agentúra (CYTA), Eltel Networks⁴⁸ a Techno Sky⁴⁹. Predpismi agentúry budú ovplyvnené, ak budú podliehať certifikácii.

Služby riadenia letovej prevádzky či služby komunikácie, navigácie a dohľadu (CNS) poskytujú aj **tri konštrukčné a výrobné subjekty** uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Štát	Ďalší známi civilní poskytovatelia letových navigačných služieb	Ústredná činnosť
Nemecko	Airbus Deutschland GmbH (letové prevádzkové služby na letisku Hamburg-Finkenwerder)	Konštrukcia a výroba veľkých lietadiel
	BAN 2000 GmbH THALES ATM Navigation GmbH (služby komunikácie, navigácie, a dohľadu - CNS)	Riešenia „na kľúč“ pre zariadenia CNS + konštrukcia a výroba systémov riadenia letovej prevádzky a CNS
Írsko	Technologické riaditeľstvo IAA (CNS)	Umiestňovanie, obstarávanie a prevádzka CNS

Tabuľka 13: Technické organizácie, ktoré poskytujú tiež služby riadenia letovej prevádzky a letové navigačné služby

⁴⁵ Článok 5 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/204 z 10. marca 2004 o interoperabilite siete riadenia letovej prevádzky v Európe (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 26).

⁴⁶ t. j. tie, ktorých zamestnanci v reálnom čase sledujú systémy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti a menia ich nastavenia a podpisujú uvoľnenie do prevádzky po plánovanej alebo nápravnej údržbe na mieste.

⁴⁷ Článok 8 nariadenia Komisie (ES) č. 2096/2005 z 20. decembra 2005, ktorým sa ustanovujú spoločné požiadavky na poskytovanie letových navigačných služieb (Ú. v. EÚ L 335, 21.12.2005, s. 13).

⁴⁸ <http://www.eltelnetworks.com/main.aspx?ID=B2B538BF-3D54-4640-984A-D3DE847ED006>

⁴⁹ <http://www.technosky.it/Lang1/>

V možnosti 0B alebo 0C by preto mohli byť ovplyvnené tri organizácie, poskytujúce riadenie letovej prevádzky a letové navigačné služby, a tri konštrukčné, výrobné alebo údržbové organizácie.

2.6.2.5 Výcvikové organizácie a lekári

Podľa informácií, ktoré má agentúra k dispozícii zabezpečujú **výcvik riadiacich leteckej prevádzky (ATCO) 4 subjekty, ktoré pritom nie sú poskytovateľmi žiadnej zo služieb riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb.** Tieto subjekty sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Miesto	Ďalší známi civilní poskytovatelia letových navigačných služieb	Ústredná činnosť v oblasti regulovaných leteckých služieb
Lotyšsko	Výcvikové stredisko letových navigačných služieb	výcvik ATCO
Litva	Vilnius Gediminas Technical Univ.	výcvik ATCO
Luxembursko	Inštitút pre letové navigačné služby (IANS)	výcvik ATCO
Švédsko	EPN (Entry Point North)	výcvik ATCO

Tabuľka 14: Výcvikové organizácie pre riadiacich leteckej prevádzky (ATCO)

Lekári⁵⁰ a poskytovatelia výcviku riadiacich leteckej prevádzky⁵¹ však už podliehajú schvaľovaniu a certifikácii národnými dozornými orgánmi v rámci jednotného európskeho neba. V žiadnej z možností 0A, 0B alebo 0C preto **nebude ovplyvnený žiaden z nich.**

2.6.2.6 Prehľad ovplyvnených subjektov

Na základe informácií v pododsekoch 2.6.2.1, 2.6.2.2, 2.6.2.3, 2.6.2.4 a 2.6.2.5 je odhadovaný počet príslušných subjektov zhrnutý v tabuľke 15:

MOŽNOSŤ		Odhadovaný počet				
Č.	Popis	Úrady	Poskytovatelia ANS	Prevádzkovatelia letísk	Konštrukčné, výrobné alebo údržbové organizácie	Výcvikové organizácie pre riadiacich leteckej prevádzky alebo lekári
0A	„Nulový variant“	0	0	0	0	0
0B	Rozšírenie rozsahu pôsobnosti základného nariadenia	30 + 2*	9	150	3 (zároveň poskytujú ANS) + 3 (údržba)	0
0C	Ukotvenie úlohy EASA v jednotnom nebi	30 + 2*	9	150	3 + 3	0

*Eurocontrol a EASA.

Tabuľka 15: Počet ovplyvnených subjektov pri rôznych spôsoboch rozšírenia mandátu agentúry

⁵⁰ Článok 12.1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/23/ES z 5. apríla 2006 o preukaze spôsobilosti Spoločenstva pre riadiaceho letovej prevádzky.

⁵¹ Článok 13.1 tamže.

Pri porovnávaní možností 0B a 0C preto bude nanajvyš dôležité posúdiť vplyv na prevádzkovateľov letísk.

2.6.3 Vplyv na bezpečnosť

V možnosti 0A sa nijako nezmenia ani základné⁵² ustanovenia o jednotnom európskom neba ani základné nariadenie.

V možnosti 0C sa úloha agentúry opíše v niekoľkých článkoch, no všeobecná filozofia a znenie ustanovení jednotného európskeho neba zostanú zachované. Tento predpoklad platí dokonca aj vo vzťahu k legislatívnemu návrhu „druhého balíka“ jednotného európskeho neba, keďže ten sa zameriava najmä na sledovanie výkonnosti a zlepšenie účinnosti a nie na úpravu bezpečnosti. Možnosti 0A a 0C sú preto z hľadiska bezpečnosti rovnaké, keďže sú obe založené na súčasných ustanoveniach jednotného európskeho neba.

V možnosti 0B sa do základného nariadenia začlení niekoľko ďalších článkov týkajúcich sa riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb. Základné nariadenie dnes obsahuje 70 článkov, ktoré už zákonodarca prijal. V tomto hodnotení vplyvu právnej úpravy sa predpokladá, že filozofia ani znenie týchto článkov sa nebude musieť meniť, aby sa systém EASA ako taký vzťahoval na oblasť riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb.

Pre porovnanie možnosti 0B s ďalšími dvoma možnosťami z hľadiska vplyvu na bezpečnosť sú v nasledujúcej tabuľke uvedené niektoré všeobecné znaky.

Téma	Rámec jednotného európskeho neba – SES (možnosti 0A a 0C)		Základné nariadenie EASA (možnosť 0B)		Porovnanie vplyvu na bezpečnosť	
	Čl.	Ustanovenie	Čl.	Ustanovenie	SES	EASA
					SES	EASA
Oddelenie ustanovení o konštrukcii, výrobe a údržbe od služieb	5 (552)	Len posúdenie zhody pri nákupe. Netýka sa zapojenia výrobcu do následných zmien.	1.1(a)	Veľmi jasné.	☹	☺
Celkový systémový prístup k bezpečnosti civilného letectva	nie	SES je z definície obmedzený na ATM/ANS, čo neumožňuje harmonizovaný prístup k bezpečnosti letectva.	4	Už zahrnuté v systéme EASA.	☹	☺
Celkový systémový prístup k ATM/ANS	nie	Rámec SES umožní harmonizovaný prístup k otázkam ATM, no s použitím viacerých subjektov s potrebou koordinácie, čo môže viesť k medzerám alebo presahom.	nie	Systém EASA je z definície obmedzený na otázky bezpečnosti, čo by mohlo viesť k medzerám.	☹	☹
Vhodnosť používania elektronických zariadení (prevádzkovatelia EÚ)	5 (552)	Vzťahuje sa aj na palubné zložky.	8 + 1.c.2 príl. I a 5.a príl. IV	Zahŕňa letovú spôsobilosť a vhodnosť použitia.	☺	☺
Vhodnosť používania	5	Vzťahuje sa aj na	9 + 1.c.2	Zahŕňa letovú	☺	☺

⁵² Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady č. 549, 550, 551 a 552/2004.

elektronických zariadení (prevádzkovatelia mimo EÚ)	(552)	palubné zložky.	príl. I a 5.a príl. IV	spôsobilosť a vhodnosť použitia.		
Kolektívny dohľad	2.4 (550)	Potrebné ustanoviť režim podľa jednotlivých prípadov = neúplnosť alebo nejednotnosť.	10.2	Okamžite uplatniteľné, pre celú EÚ.	☹	☺
Výmena informácií (zistenia)	2.4 (550)	Potrebné ustanoviť režim podľa jednotlivých prípadov.	10.4	Okamžite uplatniteľné, pre celú EÚ.	☹	☺
Kontrola zhody osvedčení Európskym spoločenstvom	18.1	Obmedzené.	11.2	Možné.	☹	☺
Bezpečnostné opatrenia	9 & 13 (549)	Obmedzené na sankcie a bezpečnosť; v základných ustanoveniach žiadna zmienka o bezpečnostných smerniciach.	14.1	Možná okamžitá reakcia.	☹	☺
Pružnosť vykonávacích predpisov	8 (549)	Text obmedzený na vypracovanie predpisov. Nič o ich pružnosti.	14.6	Jasná hierarchia predpisov a jasné postupy na dosiahnutie rovnakej úrovne bezpečnosti inými prostriedkami ako sú vykonávacie predpisy.	☹	☺
Sieť informácií (o bezpečnosti)	18 (552)	Dôraz na dôvernosť, nie na výmenu informácií o bezpečnosti: to je v rozpore so zásadami bezpečnosti, ktoré obsahuje smernica 2003/42/ES.	15.1	Výmena informácií o bezpečnosti medzi štátmi, EK, EASA a orgánmi na vyšetrovanie leteckých nehôd povinná a v súlade so smernicou 2003/42/ES.	☹	☺
Výročná správa o bezpečnosti	11.1d (549)	Prehľad výkonnosti obmedzený na ATM: žiadna celková systémová vízia.	15.4	Celá EÚ + vo všetkých oblastiach.	☹	☺
Ochrana dobrovoľných ohlasovateľov	nie	Neuvádza sa.	16.1	Jednoznačná.	☹	☺
Ochrana pred obťažovaním	nie	Neuvádza sa	16.3	Jednoznačná.	☹	☺
„Mäkké“ predpisy (technické podmienky osvedčovania)	4 (549)	Zdlhavý proces.	18 (c)	Jednoduchší proces (čiže rýchlejšie reaguje na vznikajúce potreby bezpečnosti).	☹	☺
Schvaľovanie lietadiel tretích krajín	5 (549)	Obmedzené na elektronické zariadenia pred montážou na palubu.	23.1b	Formálny proces schvaľovania.	☹	☺
Kontroly dodržiavania noriem	9 (2096)	Len na úrovni vykonávacích predpisov.	24.1	Kontrola členských štátov je povinná a zahŕňa aj	☹	☺

		Kontrola podnikov nie je možná. Žiadne požiadavky na spôsobilosť kontrolórov.		vyšetrovanie regulovaných podnikov.		
Sankcie pre celoeurópskych poskytovateľov	9 (549)	Postupy nejasné, ak k porušeniu dôjde v inom štáte ako je štát, v ktorom bolo vydané osvedčenie.	25.1	Správne pokuty ukladá Komisia na požiadanie agentúry EASA.	☹	☺
Nezmluvná zodpovednosť	nie	Žiadne ustanovenia o zodpovednosti Eurocontrolu alebo kontrolórov zapojených do „vzájomného preskúmania“.	31.3	Agentúra EASA a jej zamestnanci sú zo zákona plne zodpovední za svoje činy.	☹	☺
Spolupráca národných dozorných orgánov	2.3 (550)	Ponechaná na dvoj- či mnohostranné dohody, čo môže viesť k nejednotnosti.	38.3 (c)	Jednoduchý postup.	☹	☺
Konzultačný postup a písomné odpovede	8.1 (549)	Prostredníctvom dohôd Eurocontrolu, ktoré nemusia byť verejné.	52.1 (c)	Zapojenie odvetvia a otvorené verejné konzultácie nariadené právnymi predpismi.	☹	☺
Podpora EK pri priestupkoch	9 (2096)	Žiadne priame spojenie s povinnosťou EK sledovať uplatňovanie právnych predpisov Spoločenstva.	54.1	Jasná línia pre oznamovanie výsledkov kontroly Komisii.	☹	☺
Predpisy pre riadiacich leteckej prevádzky	5 (550)	Smernica č. 23/2006 = čas potrebný na transpozíciu + možnosť nejednotnosti.	Vykonávacie predpisy	Okamžitá jednotná uplatniteľnosť.	☹	☺
„Horizontálne“ predpisy pre úrady	nie	Rozsah pôsobnosti SES obmedzený na ATM/ANS.	Časti B vykonávacích predpisov EASA	Špecifikované vo všetkých oblastiach letectva na účely vzájomného uznávania.	☹	☺
„Horizontálne“ predpisy pre systém riadenia	nie	V rôznych oblastiach môžu existovať rôzne predpisy, ktoré robia systém riadenia menej prehľadným a nákladnejším.	Vykonávacie predpisy v príprave	Jednotný súbor predpisov platný pre všetky oblasti s cieľom znížiť regulačné zaťaženie a zamerať sa na jednotné certifikačné postupy pre viaceré typy činností.	☹	☺

Tabuľka 16: Porovnanie možností 0A, 0B a 0C z hľadiska bezpečnosti

Z predchádzajúcej tabuľky vyplýva, že základné nariadenie obsahuje súdržný súbor „horizontálnych“ ustanovení pre bezpečnosť letectva. Začlenením riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb do tohto rámca sa zabezpečí najmä celkový

systémový prístup k bezpečnosti civilného letectva; umožnilo by sa tým určenie a obmedzenie rizík spojených s rozhraniami medzi rôznymi subjektmi, keďže bezpečnosť nemožno dosiahnuť len sčítaním jednotlivých neprehľadných opatrení každého z nich. Očakáva sa tiež, že umiestnenie všetkých regulačných postupov bezpečnosti do jedného systému umožní zjednodušiť certifikačný postup prevádzkovateľov zapojených do viacerých oblastí letectva.

Rámec jednotného európskeho neba, ktorý bol vytvorený na zlepšenie kapacity a účinnosti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb je naopak menej rozvinutý z hľadiska regulácie bezpečnosti. Začlenenie úlohy agentúry do tohto rámca bude navyše prevádzkovateľov nútiť, aby sa riadili samostatnými súbormi právnych predpisov: čiže odkloní časť úsilia dostupného pre systém riadenia k úlohám, ktoré z hľadiska bezpečnosti nie sú podstatné.

Uplatňujúc metodiku predstavenú v odseku 2.1.2 (vrátane váhového súčiniteľa 3 pre bezpečnostné účinky) a po výbere použiteľných ukazovateľov výsledkov, spojených s konkrétnymi cieľmi určenými v odseku 2.4.5, možno bezpečnostnému vplyvu troch možností priradiť hodnotenie, ktoré je uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Osobitné ciele/ukazovatele výsledkov	Hodnotenie možností		
	0A	0B	0C
Spôsob úpravy úlohy agentúry EASA	Nerozšíriť na ATM/ANS	Základné nariadenie EASA	EASA v SES
Úprava bezpečnosti jasne oddelená od iných foriem regulácie	0	3	1
Uplatnenie postupu tvorby predpisov agentúry EASA (pre ATM/ANS)	- 3	3	3
Kontroly dodržiavania noriem ATM/ANS	1	3	2
ATM/ANS v regulačnom rámci bezpečnosti agentúry EASA	- 3	3	1
Horizontálne predpisy pre systémy riadenia	- 3	3	- 1
Jasné oddelenie úloh orgánov a poskytovateľov	Netýka sa priamo právneho aktu		
Základ pre certifikáciu poskytovateľov v 4 alebo viacerých štátoch	- 3	3	2
Zjednodušené (ale jednotné) predpisy pre letiskové letové informačné služby a riadenie odbavovacej plochy	Zahrnuté v odseku 2.10		
Hodnotenie vplyvu každého navrhovaného predpisu	1	3	2
Rozhranie s inými formami regulácie	- 1	3	2
Dohody orgánov týkajúce sa racionálneho využívania zdrojov	- 2	3	3
Súdržný postup dohľadu nad všetkými funkciami oblastného strediska riadenia	Netýka sa priamo právneho aktu		
SPOLU	- 13	27	15
PRIEMERNÉ HODNOTENIE (□/9 kvantifikovaných parametrov)	- 1,44	3	1,67
VÁŽENÝ PRIEMER (hodnotenie × 3 za bezpečnosť)	- 4,32	9	5,01

Tabuľka 17: Hodnotenie vplyvu rozšírenia pôsobnosti právneho predpisu EÚ na bezpečnosť

2.6.4 Hospodársky účinok

V tejto časti sa hodnotia náklady agentúry nasledujúcim spôsobom. Celkové náklady na zamestnancov agentúry (mzdy + administratíva, ale bez cestovného) predstavujú v roku 2008 okolo 43,8 milióna EUR na priemerný stav 338 zamestnancov. **1 ekvivalent plného úväzku v agentúre EASA** preto stojí okolo 130 tisíc EUR ročne, aj s prihliadnutím na

dočasných zamestnancov v triede B, zmluvných zamestnancov a pomocných zamestnancov. Zamestnanci podstatní z hľadiska tohto hodnotenia vplyvu právnej úpravy sú zväčša dočasní zamestnanci v triede A. Pri nich sa odhadujú náklady o 15 % vyššie (t. j.: **150 tisíc EUR ročne**). V jednom roku (365 dní) je 52 sobôt a rovnaký počet nediel. Treba tiež rátať s asi 30 dňami dovolenky a 16 dňami sviatkov. Zostávajúci počet využiteľných dní potom je: $365 - 104 - 30 - 16 = 215$ dní. Ak budeme počítat s piatimi dňami práceneschopnosti a iných dôvodov neprítomnosti, zostáva **210 dní za rok**. Pri predpokladanom 7,5-hodinovom dennom pracovnom čase to predstavuje **1 575 pracovných hodín za rok**. Predpokladá sa, že **približne 20 % hodín sa použije na rutinné činnosti**, plánovanie, vypracovávanie správ a iné administratívne úlohy, takže počet „vyúčtovateľných“ hodín je približne **1 260**. **Náklady na jednu vyúčtovateľnú hodinu** za zamestnancov agentúry potom predstavujú (150 000/1 260) rádovo **120 EUR**. **Cestovné náklady** sa odhadujú približne na **25 EUR/hod.**, keďže kontroly dodržiavania noriem musia pokrývať celý kontinent vrátane jeho okrajových častí. **Celkové náklady na jednu vyúčtovateľnú hodinu za zamestnancov agentúry sa potom v tomto hodnotení vplyvu právnej úpravy predpokladajú vo výške rádovo 145 EUR (vrátane cestovného).**

Na základe tohto odseku potom **1 ekvivalent plného úväzku** agentúry v tomto hodnotení vplyvu právnej úpravy **predstavuje**:

- priemerné náklady 150 000 EUR za rok,
- **210 pracovných dní a 1 260 vyúčtovateľných hodín**, pri nákladoch 120 EUR,
- cestovné náklady odhadované na 25 EUR za hodinu.

2.6.4.1 Kontrola dodržiavania noriem agentúrou

Rozšírenie kontroly dodržiavania noriem agentúrou na riadenie letovej prevádzky a letové navigačné služby sa uskutoční podľa súčasného všeobecného plánu pravidelných kontrol založeného na 1 kontrolnej návšteve každé 2 roky (frekvencia = $1 : 2 = 0,5$ návštev/rok). Za osobitných okolností sa však okrem toho môžu vykonávať kontroly ad hoc. Predpokladaná frekvencia je potom o 10 % vyššia: **0,55**.

Tieto návštevy budú zvyčajne trvať 5 dní a budú ich vykonávať skupiny 3 kontrolórov vyhradených pre riadenie letovej prevádzky a letové navigačné služby, ktorí budú pochádzať z agentúry alebo národných dozorných orgánov⁵³. Priemerná pracovná činnosť na jednu kontrolnú návštevu je potom 5 dní x 8 hodín x 3 osoby = 120 pracovných hodín. Keďže frekvencia návštev sa odhaduje na 0,55 ročne, znamená to, že **na vykonanie jednej kontroly dodržiavania noriem v jednom príslušnom úrade je počas dvojročného plánovacieho obdobia potrebných v priemere (120 x 0,55) asi 66 pracovných hodín ročne**.

Podľa nariadenia (ES) č. 736/2006 sa však kontrolóri plniaci úlohu agentúry podieľajú na tvorbe a zmene a doplnení kontrolných protokolov a kontrolných dotazníkov. Okrem toho budú musieť pripraviť plány kontroly, koordinovať návštevy, pripravovať ich, podávať správy o výsledkoch a sledovať každý plán kvôli možným nápravným opatreniam. Odhaduje sa, že ročný počet potrebných pracovných hodín, ktoré agentúra spotrebuje na kontrolu dodržiavania noriem v jednom príslušnom úrade v takých zložitých oblastiach, ako sú riadenie letovej prevádzky a letové navigačné služby, bude v priemere najmenej päťkrát vyšší (t. j. jeden týždeň na kontrolu plus 4 týždne súvisiacej kancelárskej práce) než vyššie uvedených 66 hodín.

Agentúra preto na kontrolu dodržiavania noriem v jednom príslušnom úrade v oblasti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb potrebuje

⁵³ Podľa článku 6 ods. 1 nariadenia Komisie (ES) č. 736/2006 zo 16. mája 2006 o pracovných metódach Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva na vykonávanie kontrol dodržiavania noriem má byť kontrolná skupina agentúry zložená najmenej z troch členov. 1 alebo 2 členovia môžu pochádzať z členských štátov. Toto ustanovenie možno jednoducho upraviť prostredníctvom postupu komitológie tak, aby umožňovalo zapojenie zamestnancov Eurocontrolu, ktorí sa predtým podieľali na programe ESIMS.

ročne v priemere $66 \times 5 = 330$ **hodín**, ktoré zahŕňajú vlastnú návštevu a súvisiace kancelárske práce pred návštevou a po nej.

V odseku 2.6.2.1 bol počet dotknutých úradov odhadnutý na 30, ročné zaťaženie agentúry kontrolami dodržiavania noriem preto spolu bude:

- 330 hodín x 30 úradov = približne 9 900 vyúčtovateľných hodín/rok,
- toto, vydelené počtom 1 260, predstavuje **približne 8 ekvivalentov plného úväzku pre činnosti spojené s kontrolou dodržiavania noriem**,
- tento počet kontrolórov si bude **navyše** vyžadovať **1 riaditeľa sekcie a 1 asistenta, takže počet ekvivalentov plného úväzku bude 10**, čo je v súlade so schváleným plánom zamestnancov agentúry,
- pri 150 000 EUR na ekvivalent plného úväzku, čo je najdrahší prípad využívajúci výlučne zamestnancov agentúry, to vedie k **odhadovaným celkovým nákladom agentúry vo výške približne 1 500 000 EUR/rok**.

Kontroly dodržiavania noriem si vyžadujú aj úsilie kontrolovaných úradov. Predpokladá sa však, že:

- úrady už podliehajú „vzájomnému preskúmaniu“ na základe článku 9 nariadenia Komisie (ES) č. 2096/2005 („spoločné požiadavky“): možnosť 0B alebo 0C si preto nebude vyžadovať **žiadne dodatočné hospodárske zaťaženie úradov z dôvodu prijímania kontrol**, keďže uvedené „vzájomné preskúmanie“ sa samozrejme nahradí kontrolami agentúry,
- **úrady namiesto „vzájomného preskúmania“ poskytnú kontrolórov na podporu EK v rozsahu približne 6 930 hodín ročne**, čo po vynásobení 110 EUR/hodina povedie k **ich úsporám rádovo vo výške 762 300 EUR ročne**,
- návštevy Eurocontrolu v rámci programu ESIMS si vyžadujú približne rovnaké úsilie, aké sa odhaduje pre agentúru, a sú podobné „vzájomnému preskúmaniu“. S prihliadnutím na cenu práce agentúry EASA a na základe rovnakých predpokladov to pre Eurocontrol predstavuje náklady vo výške približne **1 500 000 EUR/rok**, ktoré by sa mohli ušetriť, keď bude kontroly dodržiavania noriem vykonávať agentúra.

Rozdielové (vo vzťahu k možnosti 0A) **náklady rozšírenia kontrol dodržiavania noriem agentúrou** na oblasť riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb, **bud' podľa možnosti 0B alebo 0C**, s prihliadnutím na to, že poskytovatelia služieb nemusia byť do tejto činnosti priamo zapojení, možno na záver odhadnúť podľa údajov v tabuľke 18:

Parameter	Za agentúru	Spolu za 30 príslušných úradov	Za Eurocontrol	SPOLU
Ekvivalenty plného úväzku	10	- 8	- 10	- 8
tis. EUR	1 500	- 762	- 1 500	- 762

Tabuľka 18: Odhad nákladov na kontrolu dodržiavania noriem v oblasti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb

2.6.4.2 „Horizontálna“ regulácia systému riadenia bezpečnosti a kvality

V odseku 2.6.2.6 **bolo odhadnuté, že služby vo viacerých oblastiach letectva poskytuje 162 subjektov** (napr. poskytovatelia letových navigačných služieb, ktorí poskytujú aj letecké práce; alebo prevádzkovatelia letísk, ktorí poskytujú aj niektoré služby riadenia letovej prevádzky alebo letové navigačné služby; alebo technické subjekty poskytujúce aj služby riadenia letovej prevádzky a letové navigačné služby). Niektoré z týchto subjektov sú malé a stredné podniky (MSP). V možnosti 0A, vzhľadom na rozdrobený rámec, však musia:

- zoznámiť sa s dvoma rôznymi súbormi právnej úpravy bezpečnosti letectva,

- vyškoliť svojich zamestnancov zapojených do riadenia bezpečnosti v oboch súboroch právnej úpravy,
- možno prispôbiť svoje systémy riadenia rozdielnym (a potenciálne nezlučiteľným) požiadavkám, alebo ustanoviť samostatný systém riadenia bezpečnosti pre každý podnik.

Predpokladá sa, že vyššie uvedená rozdrobenosť by v priemere mohla viesť k **premrhaniu najmenej 0,5 ekvivalentu plného úväzku na subjekt a rok**. Tento veľmi opatrný odhad je založený na vyššie uvedenej skutočnosti, že významná časť týchto subjektov sú malé a stredné podniky. Pre malé a stredné podniky je však aj 0,5 ekvivalentu plného úväzku významným číslom.

Predpokladaná cena práce týchto subjektov je v priemere taká istá ako pri úradoch, čiže cena **1 ekvivalentu plného úväzku je pri nich (1 260 vyúčtovateľných hodín x 110 EUR/hod.) = 138 600 EUR**.

V možnosti 0A sa „premrhaniu“ nákladov 0,5 ekvivalentu plného úväzku na subjekt nezabráni. Spolu to predstavuje „premrhané“ úsilie $0,5 \times 162 = 81$ ekvivalentov plného úväzku; z peňažného hľadiska to predstavuje $81 \times 138\,600 \text{ EUR} = \mathbf{11\,227\,000 \text{ EUR/rok}}$.

V možnosti 0B sa pripravujú „horizontálne“ vykonávacie predpisy pre integrované systémy riadenia. Dokonca aj keď niektoré časti týchto predpisov budú špecifické pre príslušné odvetvie, vo všeobecnosti tu bude existovať jeden jednotný právny akt a rovnaká filozofia v jeho pozadí. To znamená, že uvedeným **„premrhaným nákladom“ by sa v porovnaní s dnešnou situáciou dalo úplne vyhnúť**.

A napokon v možnosti 0C by stále bolo možné dosiahnuť určité úspory, no v konečnom dôsledku by sa na riadenie bezpečnosti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb veľmi pravdepodobne uplatňovali odlišné predpisy ako na iné oblasti letectva. Preto sa predpokladá, že v tomto prípade možno rádovo uvažovať o polovičnej výške úspor **5 613 000 EUR/rok**.

Na záver možno zhrnúť, že pre poskytovateľov riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb nevyplývajú z rozšírenia rozsahu pôsobnosti agentúry na ich oblasti žiadne dodatočné náklady, ale úspory, ktorých odhad je uvedený v nasledujúcej tabuľke.

Parameter	MOŽNOSŤ		
	0A	0B	0C
	Nerozšíriť na ATM/ANS	Základné nariadenie EASA	EASA v SES
Ekvivalenty plného úväzku	0	- 81	- 40,5
tis. EUR	0	- 11 227	- 5 613

Tabuľka 19: Odhadované úspory poskytovateľov letových navigačných služieb

2.6.4.3 Dohľad nad organizáciami údržby

V odseku 2.6.2.4 boli v oblasti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb identifikované tri organizácie údržby rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti. Podľa regulačného rámca jednotného európskeho neba dnes nie sú pod dohľadom príslušných orgánov, ale, naopak, pod dohľadom certifikovaného poskytovateľa služieb, ktorý s nimi uzavrel zmluvu.

V možnostiach 0A a 0C bude táto situácia naďalej viesť k:

- menej formalizovaným postupom dohľadu nad bezpečnosťou, ktoré z administratívneho hľadiska predstavujú menšie zaťaženie, ale z pohľadu právnej istoty a možnosti odhadnúť požadované úsilie môžu byť horšie,
- potrebe ustanoviť dohody medzi dvoma či viacerými poskytovateľmi letových navigačných služieb, ak sa rozhodnú uzavrieť zmluvu s tou istou organizáciou údržby, s cieľom zabrániť dvojitej kontrole,
- predchádzajúci bod môže byť tiež prekážkou budovania vnútorného trhu.

Dalo by sa uviesť množstvo ďalších hľadísk, no vo všeobecnosti sa má za to, že objektívny odhad hospodárskeho vplyvu v tejto konkrétnej otázke je pre veľmi nízky počet (t. j. najviac 3 certifikované organizácie) zúčastnených subjektov veľmi zložitý a neprimeraný. Niektoré činitele by mohli viesť k úsporám, no iné by rovnako dobre mohli viesť k nárastu nákladov, ako napríklad znásobenie činností dohľadu v prípade, keď má organizácia údržby viacerých zákazníkov. To je prípad možností 0A a 0C. Možnosť 0B by preto mohla byť najlacnejšia, hoci hospodársky vplyv tejto možnosti sa v tomto hodnotení vplyvu právnej úpravy podrobne neodhaduje.

2.6.4.4 Overovanie zhody elektronických zariadení na lietadlách tretích krajín

Podľa článku 12 základného nariadenia môže agentúra uznať osvedčenia vydané leteckými úradmi tretích krajín, podľa ustanovení platných dohôd medzi Spoločenstvom a touto krajinou. To sa týka elektronického vybavenia, ako aj jeho prepravy, s prihľadnutím na predpisy letovej prevádzky a letové predpisy. Týka sa to tiež vhodnosti pre použitie v akejkoľvek predvídateľnej prevádzke. V prípade neexistencie takýchto dohôd o vzájomnom uznávaní agentúra pred vydaním oprávnenia požadovaného od prevádzkovateľov z tretích krajín pri vstupe do vzdušného priestoru EÚ preskúma všetky príslušné hľadiská.

Ak by sa úloha agentúry v oblasti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb zahrnula do právneho rámca jednotného európskeho neba, uplatňovali by sa nasledujúce ustanovenia:

- článok 7 nariadenia (ES) č. 549/2004, ktorý dáva štátom mimo EÚ možnosť uzavrieť dohody vo veciach jednotného európskeho neba, no tento článok nebol určený na riešenie požiadaviek týkajúcich sa vybavenia a neustanovuje primeraný právny základ pre zmiernenie požiadaviek certifikácie, ktoré obsahuje základné nariadenie,
- článok 5 nariadenia (ES) č. 552/2004, ktorý vyžaduje, aby výrobca vystavil vyhlásenie o zhode palubných „zložiek“, čo zahŕňa skrinku elektronického zariadenia, ale nie jej bezpečnosť a výkonnosť po inštalácii na palube.

Bezpečnostný dosah situácie opísanej v tomto odseku už bol odhadnutý v odseku 2.6.3. Z hospodárskeho hľadiska treba pripomenúť, že rámcu jednotného európskeho neba by mohla chýbať právna jasnosť a mohol by zanechať niektoré medzery. Na prekonanie týchto medzier a vyjasnenie týchto záležitostí bude samozrejme potrebné vynaložiť úsilie. Toto úsilie sa však nedá kvantifikovať na základe žiadneho realistického predpokladu. **Hospodársky dosah možnosti 0A alebo 0C preto možno považovať len za negatívny.** Možnosť 0B naopak nevedie k žiadnym dodatočným nákladom.

2.6.4.5 Náklady na škody

Dnes neexistujú žiadne spoľahlivé nástroje na presné vyhodnotenie kvantitatívneho účinku nových legislatívnych opatrení na bezpečnosť. Preto je veľmi ťažké vypracovať súvisiace presné hospodárske odhady.

Z odseku 2.6.3 však vyplýva, že kým možnosť 0A má vzhľadom na budúce výzvy negatívny vplyv na bezpečnosť, ďalšie dve možnosti 0B a 0C majú pozitívny vplyv na bezpečnosť, pričom vplyv možnosti 0B je takmer dvakrát lepší ako vplyv možnosti 0C. Okrem toho z odseku 2.3.1.8 vyplýva, že náklady na letecké nehody a incidenty priamo či

dokonca nepriamo spojené s činiteľmi riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb v EÚ 27 + 4 predstavujú 680 miliónov EUR/rok = 680 000 tisíc EUR/rok.

Preto sa predpokladá, že **možnosť 0A** určite neprinesie vzhľadom na budúce výzvy žiadne výhody z hľadiska bezpečnosti: **0 úspor z peňažného hľadiska**. Na druhej strane, hoci možnosť 0B dosiahla v posudzovaní bezpečnosti vyššie hodnotenie ako možnosť 0C, veľmi opatrný odhad výhod vo výške len 1 % odhadovaného pre obe **možnosti 0B a 0C** vedie k výhodám vzhľadom na **nevzniknuté škody vo výške nanajvýš 6 800 000 EUR/rok**.

2.6.4.6 Analýza bezpečnosti a tvorba predpisov agentúrou

Kedže právomoc Spoločenstva bola ustanovená rámcom jednotného európskeho neba, predpokladá sa, že pokiaľ ide o tvorbu predpisov a analýzu bezpečnosti, žiadna z možností nepovedie k zmenám, ktoré by ovplyvnili príslušné orgány alebo zúčastnené strany odvetvia.

Ďalej sa predpokladá, že počet **ekvivalentov plného úväzku, ktoré bude agentúra potrebovať na tvorbu predpisov v oblasti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb, je 9 (1 vedúci + 7 úradníkov + 1 asistent)**. **Za potrebné sa považujú dva ďalšie ekvivalenty plného úväzku na podporu tvorby predpisov dostatočnou analýzou údajov o bezpečnosti a výskumom bezpečnosti.**

Dodatočné zdroje, ktoré agentúra potrebuje, sa pri možnosti 0B aj 0C odhadujú na 11 ekvivalentov plného úväzku = 1 650 000 EUR/rok, bez služobných ciest, skupín a štúdiá.

Predpokladá sa, že tak pri možnosti 0B, ako aj pri možnosti 0C bude Európskej komisii v oblastiach jednotného európskeho neba, ktoré sa netýkajú úpravy bezpečnosti, naďalej poskytovať pomoc Eurocontrol. Preto sa nepredpokladá, že Eurocontrol by mohol nejaký ekvivalent plného úväzku ušetriť, no niektorým zamestnaneckým útvarom, ktoré dnes zamestnáva Oddelenie pre reguláciu bezpečnosti na činnosti tvorby predpisov, by mohli byť pridelené iné úlohy.

2.6.4.7 Zhrnutie hospodárskych účinkov

Rozpočet agentúry bude musieť v možnosti 0B alebo 0C pojať približne **21 ďalších ekvivalentov plného úväzku** (10 pre kontroly dodržiavania noriem + 9 pre tvorbu predpisov + 2 pre analýzu bezpečnosti). Pri predpokladaných nákladoch 150 miliónov EUR/ekvivalent plného úväzku to predstavuje priame **ročné náklady agentúry vo výške 3 150 000 EUR**, bez nákladov na služobné cesty, skupiny a štúdium, keďže tie už existujú v dnešnom systéme.

Keď sa teraz s prihliadnutím na závery predchádzajúcich pododsekov pozrieme na hospodársky dosah na zúčastnené strany, pre porovnanie hospodárskeho vplyvu týchto troch možností možno zostaviť nasledujúcu súhrnnú tabuľku.

Odhadované náklady v závislosti od právneho rámca	v tis. EUR/rok		
	0A	0B	0C
	Nerozšíriť na ATM/ANS	Základné nariadenie EASA	EASA v SES
Kontroly dodržiavania noriem vykonáva agentúra EASA	0	- 762	- 762
„Horizontálne“ predpisy pre systémy riadenia	0	- 11 227	- 5 613
Dohľad nad organizáciami údržby	0	0	0
Zhoda elektronických zariadení na lietadlách tretích krajín	negatívne, ale nekvantifikovateľné	0	negatívne, ale nekvantifikovateľné
Nevzniknuté škody	0	- 6 800	- 6 800
Spoločné predpisy	0	1 650	1 650
SPOLU	0	- 17 139	- 11 525

Tabuľka 20: Zhrnutie hospodárskeho vplyvu v závislosti od zvoleného právneho riešenia

Z tejto tabuľky vyplýva, že **hoci z možnosti 0B aj 0C vyplývajú vyššie náklady pre agentúru, obe tieto možnosti vedú k hospodárskym výhodám pre spoločenstvo ako celok vo výške rádo vo 11 miliónov EUR/rok v prípade možnosti 0C a okolo 17 miliónov EUR/rok pri možnosti 0B.**

Peňažné hľadisko z tabuľky 20 je v nasledujúcej tabuľke pretransformované do hodnotenia.

Osobitné ciele/ukazovatele výsledkov	Hodnotenie možností		
	0A	0B	0C
Spôsob úpravy úlohy agentúry EASA	Nerozšíriť na ATM/ANS	Základné nariadenie EASA	EASA v SES
Úprava bezpečnosti jasne oddelená od iných foriem regulácie	nepodstatné z hospodárskeho hľadiska		
Uplatnenie postupu tvorby predpisov agentúry EASA (pre ATM/ANS)	0	- 2	- 2
Kontroly dodržiavania noriem ATM/ANS	- 2	2	2
ATM/ANS v regulačnom rámci bezpečnosti agentúry EASA	- 3	3	2
Horizontálne predpisy pre systémy riadenia	0	3	2
Jasné oddelenie úloh orgánov a poskytovateľov	nepodstatné z hospodárskeho hľadiska		
Základ pre certifikáciu poskytovateľov v 4 alebo viacerých štátoch	posúdené v odseku 2.11		
Zjednodušené (ale jednotné) predpisy pre letiskové letové informačné služby a riadenie odbavovacej plochy	posúdené v odseku 2.10		
Hodnotenie vplyvu každého navrhovaného predpisu	0	0	0
Rozhranie s inými formami regulácie	nepodstatné z hospodárskeho hľadiska		
Dohody orgánov týkajúce sa racionálneho využívania zdrojov	posúdené v odseku 2.11		
Súdržný postup dohľadu nad všetkými funkciami oblastného strediska riadenia	netýka sa priamo právneho aktu		
SPOLU	- 5	6	4
PRIEMERNÉ HODNOTENIE (□/5 kvantifikovaných parametrov)	- 1	1,2	0,8
VÁŽENÉ HODNOTENIE (hodnotenie × 2 za hospodárstvo)	- 2	2,4	1,6

Tabuľka 21: Hodnotenie hospodárskych účinkov možností 0A, 0B a 0C

2.6.5 Environmentálne účinky

Cieľom posudzovaného legislatívneho návrhu nie je výstavba novej infraštruktúry ani uvoľnenie environmentálnych predpisov. Účinok každej z troch posudzovaných možností sa teda musí posudzovať ako neutrálny vo vzťahu k environmentálnym aspektom.

2.6.6 Sociálny dosah

2.6.6.1 Príslušné úrady

Predpokladať možno tieto hlavné vplyvy založené na rovnakých číslach ako posudzovanie hospodárskeho vplyvu v odseku 2.6.4:

- ušetrí sa celkom 8 ekvivalentov plného úväzku v 30 príslušných orgánoch, ktoré už nebudú poskytovať kontrolórov pre vzájomné preskúmanie,
- to je v priemere menej než 0,3 ekvivalentu plného úväzku/orgán,
- keďže množstvo odborníkov sa zhoduje v tom, že úsilie, ktoré je v rámci jednotlivých orgánov dostupné pre certifikáciu a dohľad v oblasti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb je sotva postačujúce, ak nie priam nedostatočné, toto minimálne zníženie ekvivalentov plného úväzku možno veľmi ľahko presunúť na podobné úlohy v tej istej organizácii.

Na záver možno povedať, že pri každej z troch možností bude sociálny vplyv na úrady zanedbateľný.

2.6.6.2 Odvetvie

V odseku 2.6.4.2 bolo odhadnuté, že možnosť 0B umožní ušetriť 0,5 ekvivalentu plného úväzku v každom zo 162 ovplyvnených subjektov. Zo sociálneho hľadiska možno 0,5 ekvivalentu plného úväzku na spoločnosť ľahko absorbovať, takže to na ne bude mať len okrajový sociálny vplyv.

V prípade možnosti 0C je sociálny dosah polovičný.

2.6.6.3 Eurocontrol a agentúra

Pokiaľ ide o bezpečnosť letectva, príslušné orgány riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb popri kontrolách Všeobecného programu hodnotenia dohľadu nad bezpečnosťou organizácie ICAO potenciálne podliehajú trom rôznym druhom kontrol:

- programu ESIMS Eurocontrolu,
- „vzájomnému preskúmaniu“ v rámci jednotného európskeho neba,
- kontrolám dodržiavania noriem agentúrou EASA v oblasti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb.

Takéto znásobenie viac-menej totožných kontrol zjavne nie je ani potrebné ani žiaduce. V odseku 2.6.4.1 preto bolo odhadnuté, že s cieľom odstrániť zdvojenie kontrol sa program ESIMS Eurocontrolu pre EÚ 27 + 4 ukončí. **To bude mať za následok stratu 10 ekvivalentov plného úväzku**, najmä v Oddelení pre reguláciu bezpečnosti.

Počas prechodného obdobia pri preberaní nových právomocí však agentúre bude chýbať dostatočný počet kvalifikovaných odborníkov. Týchto 10 ekvivalentov plného úväzku by sa jednoducho mohlo využiť na kontroly dodržiavania noriem agentúrou. Sociálny vplyv na Eurocontrol by sa tým mohol minimalizovať.

V odseku 2.6.4.7 bolo tiež uvedené, že agentúra postupne vytvorí okolo 21 nových pracovných miest.

2.6.6.4 Zhrnutie sociálneho dosahu

V nasledujúcej tabuľke sú úvahy z predchádzajúcich odsekov pretransformované do hodnotení podľa uplatniteľných ukazovateľov výsledkov.

Osobitné ciele/ukazovatele výsledkov	Hodnotenie možností		
	OA	OB	OC
Spôsob úpravy úlohy agentúry EASA	Nerozšíriť na ATM/ANS	Základné nariadenie EASA	EASA v SES
Úprava bezpečnosti jasne oddelená od iných foriem regulácie	netýka sa priamo právneho aktu		
Uplatnenie postupu tvorby predpisov agentúry EASA (pre ATM/ANS)	0	0	0
Kontroly dodržiavania noriem ATM/ANS	0	2	3
ATM/ANS v regulačnom rámci bezpečnosti agentúry EASA	netýka sa priamo právneho aktu		
Horizontálne predpisy pre systémy riadenia	netýka sa priamo právneho aktu		
Jasné oddelenie úloh orgánov a poskytovateľov	netýka sa priamo právneho aktu		
Základ pre certifikáciu poskytovateľov v 4 alebo viacerých štátoch	netýka sa priamo právneho aktu		
Zjednodušené (ale jednotné) predpisy pre letiskové letové informačné služby a riadenie odbavovacej plochy	netýka sa priamo právneho aktu		
Hodnotenie vplyvu každého navrhovaného predpisu	netýka sa priamo právneho aktu		
Rozhranie s inými formami regulácie	netýka sa priamo právneho aktu		
Dohody orgánov týkajúce sa racionálneho využívania zdrojov	netýka sa priamo právneho aktu		
Súdržný postup dohľadu nad všetkými funkciami oblastného strediska riadenia	netýka sa priamo právneho aktu		
SPOLU	0	2	3
PRIEMERNÉ HODNOTENIE (□/2 kvantifikované parametre)	0	1	1,5
VÁŽENÉ HODNOTENIE (hodnotenie × 2 za sociálny dosah)	0	2	3

Tabuľka 22: Hodnotenie sociálneho vplyvu vo vzťahu k možnostiam OA, OB a OC

2.6.7 Vplyv na iné požiadavky Spoločenstva mimo súčasnej pôsobnosti EASA

2.6.7.1 „Nový prístup“

„Nový prístup“ k normám a bezpečnosti priemyselných výrobkov iniciovalo uznesenie Rady⁵⁴ v roku 1985. Obsahuje štyri základné zásady:

- legislatívny zásah obmedzený na základné požiadavky,
- prijímanie technických predpisov zverené organizáciám s dostatočnou odbornou znalosťou a spôsobilosťou,
- technické podmienky Spoločenstva (alebo certifikácia) nie sú právne záväzné,
- možnosť alternatívnych prijateľných spôsobov plnenia.

⁵⁴ Uznesenie Rady zo 7. mája 1985 o novom prístupe k technickej harmonizácii a technickým normám (Ú. v. ES C 136. 4.6.1985, s. 1).

„Systém“ EASA je plne v súlade s „novým prístupom“ pokiaľ ide o výrobky a navyše uplatňuje jeho zásady na rozhodujúcu úlohu z hľadiska bezpečnosti.

V jednotnom európskom nebi naopak neexistujú žiadne základné požiadavky pre služby (len pre systémy, podľa prílohy k nariadeniu (ES) č. 552/2004) a technické podrobnosti sú niekedy zahrnuté do záväzných vykonávacích predpisov.

„Nový prístup“ okrem toho obsahuje desať hlavných prvkov. Prvým z nich je zabrániť šíreniu právnych ustanovení z rôznych zdrojov. V možnostiach OA a OC sa to očividne nedodržiava, kým možnosť OB je s tým v dokonalom súlade.

2.6.7.2 Udeľovanie licencií leteckým dopravcom

Článok 9 nariadenia Rady (ES) č. 2047/2002⁵⁵ jasne ustanovuje, že udelenie a platnosť prevádzkovej licencie leteckého dopravcu vždy závisí od platného osvedčenia leteckého prevádzkovateľa, ktorým sa vymedzujú činnosti, na ktoré sa prevádzková licencia vzťahuje a ktoré je v súlade s platnými kritériami bezpečnosti. Kritériá bezpečnosti sú preto dnes určené v základnom nariadení, zatiaľ čo uvedené nariadenie Rady obsahuje všetky ostatné hľadiská spojené s podnikaním (podnikateľský plán, finančná stabilita, poistenie atď.).

V možnostiach OA a OC zostanú zachované zásady jednotného európskeho neba a preto, hoci postupy „certifikácie“ a „označovania“ sú v nich odlišné, prvá z nich obsahuje aj uvedené hospodárske/podnikateľské hľadiská, kým druhá nie je definovaná na úrovni Spoločenstva.

Možnosť OB povedie k lepšiemu oddeleniu týchto dvoch záležitostí, v súlade s odporúčaniami skupiny na vysokej úrovni a v súlade s prístupom, ktorý sa už uplatňuje na iné oblasti letectva.

⁵⁵ Nariadenie Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licenciách leteckých dopravcov (Úradný vestník ES L 240, 24.8.1992, s. 1).

2.6.7.3 Zhrnutie vplyvu na iné požiadavky Spoločenstva

V nasledujúcej tabuľke sú úvahy z predošlých odsekov pretransformované do hodnotení podľa uplatniteľných ukazovateľov výsledkov.

Osobitné ciele/ukazovatele výsledkov	Hodnotenie možností		
	0A	0B	0C
Spôsob úpravy úlohy agentúry EASA	Nerozšíriť na ATM/ANS	Základné nariadenie EASA	EASA v SES
Úprava bezpečnosti jasne oddelená od iných foriem regulácie	z tohto hľadiska nepodstatné		
Uplatnenie postupu tvorby predpisov agentúry EASA (pre ATM/ANS)	z tohto hľadiska nepodstatné		
Kontroly dodržiavania noriem ATM/ANS	z tohto hľadiska nepodstatné		
ATM/ANS v regulačnom rámci bezpečnosti agentúry EASA	z tohto hľadiska nepodstatné		
Horizontálne predpisy pre systémy riadenia	-3	3	-2
Jasné oddelenie úloh orgánov a poskytovateľov	z tohto hľadiska nepodstatné		
Základ pre certifikáciu poskytovateľov v 4 alebo viacerých štátoch	z tohto hľadiska nepodstatné		
Zjednodušené (ale jednotné) predpisy pre letiskové letové informačné služby a riadenie odbavovacej plochy	z tohto hľadiska nepodstatné		
Hodnotenie vplyvu každého navrhovaného predpisu	z tohto hľadiska nepodstatné		
Rozhranie s inými formami regulácie	- 3	3	1
Dohody orgánov týkajúce sa racionálneho využívania zdrojov	z tohto hľadiska nepodstatné		
Súdržný postup dohľadu nad všetkými funkciami oblastného strediska riadenia	z tohto hľadiska nepodstatné		
SPOLU	- 6	6	- 1
PRIEMERNÉ HODNOTENIE (□/2 kvantifikované parametre)	- 3	3	- 0,5
VÁŽENÉ HODNOTENIE (hodnotenie x 1 za vzťah s inými právnymi predpismi)	- 3	3	- 0,5

Tabuľka 23: Porovnanie možností 0A, 0B a 0C vo vzťahu k iným právnym predpisom Spoločenstva

2.6.8 Multikriteriálna analýza (MCA) a odporúčaná možnosť

V súlade s metodikou opísanou v odseku 2.1.2 je hodnotenie pridelené jednotlivým možnostiam zhrnuté v nasledujúcej matici analýzy na základe viacerých kritérií .

Vážené hodnotenie možností právneho rámca		0A	0B	0C
Položka vplyvu	Váha	Nerozšíriť na ATM/ANS	Základné nariadenie EASA	EASA v SES
Bezpečnosť	3	- 4,32	9	5,01
Hospodárska oblasť	2	- 2	2,4	1,6
Životné prostredie	3	0	0	0
Sociálna oblasť	2	0	2	3
Na ďalšie predpisy EÚ	1	- 3	3	- 0,5
VÁŽENÝ SÚČET		- 9,32	16,4	9,11

Tabuľka 24: Multikriteriálna analýza pre právny rámec

Z uvedenej tabuľky vyplýva, že možnosť 0B má približne dvakrát lepšie hodnotenie ako možnosť 0C, kým možnosť 0A má negatívny celkový dosah. Predovšetkým, možnosť 0B:

- má z bezpečnostného hľadiska takmer dvakrát lepšie hodnotenie ako možnosť 0C,
- je najlacnejšia, s nákladmi pre ES vo výške okolo 3,15 milióna EUR/rok na 21 ďalších zamestnancov agentúry, no so zabezpečením ročných úspor približne 17 miliónov EUR/rok na úrovni zúčastnených strán z oblasti letectva,
- nevytvára žiadny významný sociálny vplyv,
- je plne v súlade s „novým prístupom“ a zásadou oddelenia bezpečnosti a iných foriem regulácie alebo verejného zásahu.

2.7 Konceptia prevádzky

2.7.1 Alternatívne možnosti

Výraz „konceptia prevádzky“ (alebo prevádzková koncepcia riadenia letovej prevádzky) možno vykladať rôznymi spôsobmi, z ktorých najvýznamnejšie sú:

- vypracovanie konceptuálnych abstraktných modelov, ktoré nie sú spojené s konkrétnou časťou vzdušného priestoru a v ktorých sa vo všeobecných typoch vzdušného priestoru používajú určité technológie, uplatňujú určité predpisy a rôzne subjekty (napr. užívatelia vzdušného priestoru a poskytovatelia letových prevádzkových služieb) zohrávajú rôzne úlohy;
- určenie a šírenie predpisov týkajúcich sa prístupu a služieb v konkrétnej časti vzdušného priestoru, adresovaných presným právnickým osobám (napr. užívateľom vzdušného priestoru a poskytovateľom letových navigačných služieb).

Za posledné desaťročia sa činnosť Eurocontrolu v Európe často sústredila na prvú definíciu, napríklad v deväťdesiatych rokoch pri tvorbe „všeobecnej“ koncepcie prevádzky pre zavedenie základnej priestorovej navigácie, alebo na začiatku tohto desaťročia v tej istej veci pre znížené minimá vertikálnych rozstupov. Dnes je definovanie všeobecných koncepcií prevádzky pre rôzne typy vzdušného priestoru (a v rôznych časových rámcoch) jednou z hlavných úloh projektu SESAR. To by sa mohlo považovať za činnosť štátnej povahy alebo za činnosť poskytovania služieb, ba do veľkej miery dokonca za rozvojovú činnosť. V tomto poslednom prípade by to bolo mimo rozsahu pôsobnosti základného

nariadenia, hoci včasné a dobrovoľné vypracovanie hodnotení bezpečnosti a dialóg s regulačnými orgánmi by boli nanajvýš žiaduce.

Druhá definícia vedie ku konkrétnym rozhodnutiam týkajúcim sa presnej časti, tvaru a hraníc príslušného vzdušného priestoru vo vymedzenej zemepisnej oblasti (napr. riadený okrsok, riadený vzdušný priestor okolo letiska); určenia triedy tohto vzdušného priestoru (napr. trieda A ICAO, čo znamená, že vstup sa zvyčajne umožňuje len doprave podľa pravidiel letu podľa prístrojov); príslušných požiadaviek na elektronické zariadenia užívateľov vzdušného priestoru a príslušného výcviku pilotov; schválených štandardných trás pre odlet podľa prístrojov, priblíženie podľa prístrojov a pre pristávanie; služieb riadenia leteckej prevádzky, ktoré sa majú poskytovať atď. Tieto činnosti, ktoré môžu využiť výhodu všeobecných ustanovení vypracovaných v rámci činnosti opísanej vyššie ako prvý možný výklad, tiež určujú osobitné povinnosti a práva rôznych zúčastnených strán v oblasti letectva, akými sú predovšetkým užívatelia vzdušného priestoru a poskytovatelia letových navigačných služieb a v prípade určitých úkonov na nízkej úrovni aj prevádzkovatelia letísk. Tento druhý typ definície koncepcie prevádzky možno považovať za činnosť štátnej povahy alebo povahy poskytovania služieb.

Na základe odpovedí zúčastnených strán na otázku č. 1 (uvedenú v oznámení NPA 2007-16), týkajúcu sa záležitostí zhrnutých vyššie, boli v odseku 2.5.2 tohto dokumentu určené nasledujúce alternatívne možnosti koncepcií prevádzky:

- 1A): všeobecné koncepcie prevádzky (napr. rozvoj projektu SESAR) a rozhodnutia týkajúce sa koncepcií prevádzky používaných v konkrétnom vzdušnom priestore sú obe štátnej povahy a vzťahujú sa na ne právne ustanovenia základného nariadenia;
- 1B): všeobecné koncepcie prevádzky (napr. rozvoj projektu SESAR) a rozhodnutia týkajúce sa koncepcií prevádzky používaných v konkrétnom vzdušnom priestore sú regulované činnosti, ktoré vykonávajú poskytovatelia služieb vychádzajúc z nevyhnutných požiadaviek v základnom nariadení;
- 1C): všeobecná koncepcia prevádzky (napr. rozvoj projektu SESAR) by bola mimo rozsahu pôsobnosti základného nariadenia, zatiaľ čo rozhodnutia týkajúce sa koncepcií prevádzky používaných v konkrétnom vzdušnom priestore by mali štátnu povahu a vzťahovali by sa na ne právne ustanovenia;
- 1D): všeobecné koncepcie prevádzky (napr. rozvoj projektu SESAR) by boli mimo rozsahu pôsobnosti základného nariadenia, zatiaľ čo rozhodnutia týkajúce sa koncepcií prevádzky používaných v konkrétnom vzdušnom priestore by mali povahu poskytovania služieb a vykonávali by sa podľa nevyhnutných požiadaviek základného nariadenia.

2.7.2 Cieľová skupina a počet dotknutých subjektov

2.7.2.1 Rôzne úlohy

Na základe uvedených štyroch alternatívnych možností určenia povahy koncepcií prevádzky budú rôzne subjekty zohrávať rôzne úlohy zhrnuté v tabuľke 24. Výraz „tvorcovia koncepcií“ sa v tabuľke používa na označenie subjektov spojených s projektom SESAR, ktoré sa skutočne podieľajú na tvorbe **všeobecných** koncepcií prevádzky pre rôzne typy európskeho vzdušného priestoru.

Možnosť	Agentúra*	tvorcovia koncepcií (všeobecné)	príslušné orgány	poskytovatelia letových prevádzkových služieb	iné zúčastnené strany
1A	Spolupôsobí s projektom SESAR na základe vykonávacích predpisov, ktoré sa majú vypracovať	Podliehajú predpisom agentúry EASA	Rozhodujú o konkrétnych koncepciách vo svojom vzdušnom priestore	Dodržiavajú predpisy a rozhodnutia (napr. zavádzajú pozemné zariadenia)	Dodržiavajú predpisy a rozhodnutia (napr. povinnosť mať na palube elektronické zariadenia)
1B	Ako v možnosti 1A + vykonáva dohľad nad subjektmi projektu SESAR	Regulovaná činnosť	Zodpovedné za certifikáciu a dohľad nad poskytovateľmi letových navigačných služieb	Rozhodujú o konkrétnych koncepciách vo svojom vzdušnom priestore	Pozri vyššie
1C	Na všeobecnú koncepciu sa neuplatňujú žiadne formálne predpisy	Mimo rozsahu pôsobnosti základného nariadenia EASA	Rozhodujú o konkrétnej koncepcii vo svojom vzdušnom priestore	Dodržiavajú predpisy a rozhodnutia (napr. zavádzajú pozemné zariadenia)	Pozri vyššie
1D	Na všeobecnú koncepciu sa neuplatňujú žiadne formálne predpisy	Mimo rozsahu pôsobnosti základného nariadenia EASA	Zodpovedné za certifikáciu a dohľad nad poskytovateľmi letových navigačných služieb	Rozhodujú o konkrétnych koncepciách vo svojom vzdušnom priestore	Pozri vyššie

* okrem kontrol dodržiavania noriem, na ktoré sa už vzťahuje odsek 2.6.

Tabuľka 25: Úlohy rôznych subjektov

Z uvedenej tabuľky vyplýva, že zúčastnené strany v oblasti letectva, ako aj ďalšie zúčastnené strany, budú tak či tak musieť dodržiavať príslušné predpisy a rozhodnutia, pričom v druhom prípade to môžu byť rozhodnutia prijaté príslušným orgánom alebo príslušným poskytovateľom letových prevádzkových služieb. Inými slovami, ich úloha sa v závislosti od žiadnej zo štyroch možností nezmení. Počet ovplyvnených subjektov v tejto kategórii preto netreba podrobne odhadnúť. Žiadna z týchto možností navyše nebude mať vplyv ani na subjekty, ktoré nie sú priamo zapojené do letovej prevádzky, napríklad konštrukčné, výrobné a údržbové organizácie.

V nasledujúcich odsekoch 2.7.2.2, 2.7.2.3 a 2.7.2.4 sa preto bude odhadovať len počet ovplyvnených orgánov, poskytovateľov letových prevádzkových služieb a tvorcov (všeobecných) koncepcií.

2.7.2.2 Príslušné úrady

Každá z týchto štyroch možností bude mať vplyv na **všetkých 30 príslušných orgánov** (podľa odhadu v odseku 2.6.2.1) **aj agentúru**, pričom činnosťami regulácie bezpečnosti Eurocontrolu sa zaoberal odsek 2.6.

2.7.2.3 Tvorcovia koncepcií

Riaditeľstvo Eurocontrolu pre stratégie riadenia letovej prevádzky, ktoré zodpovedá za tvorbu nových všeobecných koncepcií prevádzky, bude ovplyvnené možnosťou 1A alebo 1B. Naopak, možnosti 1C a 1D naň nebudú mať žiadny vplyv, keďže v tomto prípade bude všeobecná koncepcia prevádzky mimo rozsahu pôsobnosti základného nariadenia.

To isté sa týka spoločného podniku SESAR a konzorcia SESAR.

Možno teda predpokladať, že v prípade možností 1A a 1B sa bude počet ovplyvnených subjektov rovnať trom, kým pri dvoch ďalších možnostiach nebudú jestvovať žiadni ovplyvnení tvorcovia koncepcií.

2.7.2.4 Poskytovatelia letových prevádzkových služieb

Spoločenstvo poskytovateľov letových navigačných služieb je veľmi široké a zahŕňa aj subjekty, ktoré poskytujú signály satelitnej navigácie, letecké informácie, siete dohľadu, meteorologické služby a komunikačné siete. Tieto subjekty zvyčajne pokrývajú rozsiahle oblasti vzdušného priestoru, no rozhodovanie o všeobecných či konkrétnych koncepciách prevádzky nie je ich úlohou. Nebudú preto ovplyvnené žiadnou zo štyroch uvedených možností.

Na druhej strane škály stoja poskytovatelia, ktorí poskytujú jednoduché letové prevádzkové služby vo veľmi obmedzenom zemepisnom rozsahu (napr. letiskové letové informačné služby) a ktorí pri rozhodovaní o koncepciách prevádzky alebo pri ich určovaní tiež nemajú žiadnu úlohu. Predpokladá sa preto, že ani táto kategória subjektov nebude ovplyvnená.

Naopak, civilní poskytovatelia letových prevádzkových služieb (ATSP), ktorí zabezpečujú riadenie leteckej prevádzky počas letu alebo v priestoroch hlavných terminálov budú ovplyvnení každou z týchto štyroch možností, keďže ich úloha by potenciálne mohla byť iná. V súčasnosti existuje v každom členskom štáte EÚ alebo štáte pridruženom k EASA (okrem Lichtenštajnska) aspoň jeden takýto poskytovateľ služieb. **Počet potenciálne ovplyvnených poskytovateľov letových prevádzkových služieb** pri každej zo štyroch určených možností preto **možno odhadnúť na 30**.

2.7.2.5 Prehľad ovplyvnených subjektov

Na základe informácií uvedených v pododsekoch 2.7.2.1 až 2.7.2.4 je odhadovaný počet príslušných subjektov uvedený v tabuľke 26:

MOŽNOSŤ		Odhadovaný počet			
Č.	Popis	Úrady	Tvorcovia koncepcií	ATSP	Iné zúčastnené strany
1A	Všeobecné koncepcie prevádzky a rozhodnutia týkajúce sa koncepcií prevádzky používaných v konkrétnom vzdušnom priestore sú obe štátnej povahy a vzťahujú sa na ne právne ustanovenia.	30 + agentúra	3	30	0
1B	Všeobecné koncepcie prevádzky aj rozhodnutia týkajúce sa koncepcií prevádzky používaných v konkrétnom vzdušnom priestore vykonávajú poskytovatelia služieb.		3	30	0
1C	Všeobecné koncepcie prevádzky sú mimo rozsahu pôsobnosti agentúry EASA. Rozhodnutia týkajúce sa koncepcií prevádzky používaných v konkrétnom vzdušnom priestore sú štátnej povahy.		0	30	0
1D	Všeobecné koncepcie prevádzky sú mimo rozsahu pôsobnosti agentúry EASA. Rozhodnutia týkajúce sa koncepcií prevádzky používaných v konkrétnom vzdušnom priestore vykonávajú poskytovatelia služieb.		0	30	0

Tabuľka 26: Počet subjektov ovplyvnených koncepciami prevádzky

2.7.3 Vplyv na bezpečnosť

V možnosti 1C by tvorba a overovanie všeobecných koncepcií prevádzky (napr. pre horný vzdušný priestor, pre niektorý priestor terminálu s vysokou hustotou prevádzky, alebo pre iné takéto scenáre) boli činnosťou, na ktorú sa nevzťahuje základné nariadenie, tak ako je tomu dnes. To by však nevylučovalo, aby tvorcovia koncepcií čo najskôr vykonali vlastné (všeobecné) hodnotenia bezpečnosti, a aby si (odporúča sa) vymenili informácie s regulačnými orgánmi a požiadali tieto orgány o kontrolu. V možnosti 1C by potom príslušný orgán zodpovedný za určitú konkrétnu časť vzdušného priestoru rozhodoval o letových predpisoch, ktoré sa majú v tomto priestore uplatňovať, o hraniciach medzi oblasťami, za ktoré zodpovedajú jednotlivé jednotky letových prevádzkových služieb, o schvaľovaní dostupných dráh pre lety podľa prístrojov, o požiadavke povinného palubného vybavenia atď. Na vyčíslenie vplyvu tejto možnosti na bezpečnosť neexistujú žiadne presné nástroje. Neexistujú však žiadne dôkazy, ktoré by preukázali, že vynechanie tvorby všeobecných koncepcií prevádzky z rozsahu pôsobnosti bezpečnostných predpisov spôsobilo bezpečnostné problémy. Štátny orgán má v každom prípade dostatočné zákonné právomoci na to, aby uložil nejaké pravidlo alebo rozhodnutie poskytovateľom letových navigačných služieb a poskytovateľom letových prevádzkových služieb, ako aj ďalším

zúčastneným stranám v oblasti letectva vrátane leteckých dopravcov a prevádzkovateľov letísk.

Možnosť 1C sa po tomto kvalitatívnom posúdení preto z hľadiska bezpečnosti považuje za veľmi pozitívnu.

Pokiaľ ide o všeobecné koncepcie prevádzky, situácia v možnosti 1D nie je v ničom odlišná. V tomto prípade však rozhodnutia týkajúce sa povinností, ktoré sa majú spĺňať, dokonca aj pokiaľ ide o leteckých dopravcov alebo prevádzkovateľov letísk, bude prijímať hlavný civilný poskytovateľ letových prevádzkových služieb, ktorý bol určený (a podlieha bezpečnostnému dohľadu príslušného orgánu) daným štátom alebo štátmi (v prípade nadnárodného funkčného bloku vzdušného priestoru).

Neexistuje nič, čo by potvrdilo, že táto možnosť by nebola dosť bezpečná. Keďže však poskytovatelia letových prevádzkových služieb nemajú voči iným zúčastneným stranám žiadne donucovacie právomoci, ich rozhodnutia sa budú musieť oznamovať príslušnému orgánu, ktorý ich bude formálne šíriť a presadzovať. Inými slovami, rozhodovacie a vykonávacie procesy spojené s otázkami bezpečnosti by boli nevyhnutne pomalšie. Podľa názoru agentúry je preto **možnosť 1D z hľadiska bezpečnosti o čosi menej optimálna ako možnosť 1C.**

Pri posudzovaní možnej dodatočnej bezpečnostnej výhody, ktorá sa dosiahne prostredníctvom možností 1A alebo 1B treba pripomenúť, že keď Rada EÚ ustanovila spoločný podnik SESAR⁵⁶, v odôvodnení (2) uviedla, že má vytvoriť technologický prvok jednotného európskeho neba, ktorý **umožní rozvoj leteckej dopravy, ktorá bude bezpečná a nebude ohrozovať životné prostredie.** Rada preto v tom istom právnom akte poverila spoločný podnik SESAR úlohou:

- zapojiť (tretia odrážka v článku 1 ods. 5) poskytovateľov letových navigačných služieb, užívateľov vzdušného priestoru, združenia profesionálnych pracovníkov, letiská, výrobné odvetvie, ako aj príslušníkov vedeckej obce, čiže časť spoločnosti so silnou kultúrou bezpečnosti letectva,
- organizovať (štvrtá odrážka tamže), okrem iného, činnosti schvaľovania, čo podľa chápania agentúry zahŕňa včasné posudzovanie bezpečnosti.

Už teda existujú ustanovenia, ktoré majú zabezpečiť, aby sa (všeobecné) koncepcie projektu SESAR schvaľovali aj s prihliadnutím na posudzovanie bezpečnosti. Z hľadiska bezpečnosti **by preto možnosť 1A nebola lepšia než možnosť 1C, ani možnosť 1B lepšia ako možnosť 1D.**

⁵⁶ Nariadenie Rady (ES) č. 219/2007 z 27. februára 2007 o založení spoločného podniku na vývoj novej generácie európskeho systému riadenia letovej prevádzky (SESAR) (Ú. v. EÚ L 64, 2.3.2007, s. 1).

Po uplatnení metodiky predstavenej v odseku 2.1.2 (vrátane váhového činiteľa 3 pre vplyvy na bezpečnosť) a po výbere uplatniteľných ukazovateľov výsledkov spojených s osobitnými cieľmi z odseku 2.4.5 možno na záver bezpečnostnému vplyvu týchto štyroch možností spojených s koncepciami prevádzky priradiť hodnotenie, ktoré je uvedené v nasledujúcej tabuľke 27:

Osobitné ciele/ukazovatele výsledkov	Hodnotenie možností			
	1A	1B	1C	1D
Povaha a regulácia koncepcií prevádzky (KP)	Všeobecná + konkrétna KP sú štátnej povahy	Všeobecná + konkrétna KP majú povahu poskytovani a služieb	Všeobecná KP mimo rozsahu pôsobnosti. Konkrétna KP štátnej povahy.	Všeobecná KP mimo rozsahu pôsobnosti. Konkrétna KP má povahu poskytovania služieb
Úprava bezpečnosti jasne oddelená od iných foriem regulácie	- 1	3	3	2
Uplatnenie postupu tvorby predpisov agentúry EASA (pre ATM/ANS)	- 1	- 1	3	3
Kontroly dodržiavania noriem ATM/ANS	v tejto súvislosti nepodstatné			
ATM/ANS v regulačnom rámci bezpečnosti agentúry EASA	v tejto súvislosti nepodstatné			
Horizontálne predpisy pre systémy riadenia	v tejto súvislosti nepodstatné			
Jasné oddelenie úloh orgánov a poskytovateľov	3	- 3	3	- 3
Základ pre certifikáciu poskytovateľov v 4 alebo viacerých štátoch	v tejto súvislosti nepodstatné			
Zjednodušené (ale jednotné) predpisy pre letiskové letové informačné služby a riadenie odbavovacej plochy	v tejto súvislosti nepodstatné			
Hodnotenie vplyvu každého navrhovaného predpisu	v tejto súvislosti nepodstatné			
Rozhranie s inými formami regulácie	- 1	1	3	3
Dohody orgánov týkajúce sa racionálneho využívania zdrojov	- 1	- 2	2	2
Súdržný postup dohľadu nad všetkými funkciami oblastného strediska riadenia	v tejto súvislosti nepodstatné			
SPOLU	- 1	- 3	14	7
PRIEMERNÉ HODNOTENIE (□/5 kvantifikovaných parametrov)	- 0,2	- 0,6	2,8	1,4
VÁŽENÉ HODNOTENIE (hodnotenie × 3 za bezpečnosť)	- 0,6	- 1,8	7,4	4,2

Tabuľka 27: Hodnotenie vplyvu možností pre koncepcie prevádzky na bezpečnosť

2.7.4 Hospodársky účinok

Predpokladá sa, že **možnosť 1C**, čiže žiadne ďalšie predpisy pre rozvoj projektu SESAR a pokračovanie v tradičnej úlohe leteckých úradov prijímať rozhodnutia týkajúce sa využívania vzdušného priestoru a poskytovania služieb vo vzdušnom priestore, za ktorý zodpovedajú, odráža súčasný stav. Jej začlenenie do právnych predpisov nepovedie k ďalším nákladom, pričom hospodársky vplyv zavedenia kontrol dodržiavania noriem agentúrou EASA už bol posúdený v odseku 2.6.4.1. Táto možnosť preto neprispieje **ani k ďalším nákladom, ani k úsporám**.

Možnosť 1D, čiže presun zodpovednosti za prijímanie rozhodnutí na poskytovateľov letových prevádzkových služieb, pričom tieto rozhodnutia sa potom nevyhnutne budú musieť šíriť a presadzovať prostredníctvom orgánov, znamená určité dodatočné pracovné zaťaženie a teda o niečo menej optimálny hospodársky vplyv, hoci množstvo tohto **dodatočného úsilia** je veľmi ťažké odhadnúť s dostatočnou presnosťou. Na účely tohto hodnotenia vplyvu sa preto vyslovuje veľmi opatrný predpoklad: v porovnaní s možnosťou 1C by bol potrebný len 1 ďalší ekvivalent plného úväzku, čo sa rovná **138,6 tisíc EUR/rok**.

V **možnosti 1A** by bolo potrebné zriadiť formálne rozhrania a vzťahy medzi **3 tvorcami koncepcií projektu SESAR a agentúrou**. Náklady na 1 ekvivalent plného úväzku sa pre tieto subjekty odhaduje rádovo vo výške 150 tisíc EUR. Počet potrebný na zabezpečenie tejto formálnej koordinácie sa odhaduje v rozsahu 1 ekvivalentu plného úväzku na subjekt, čo spolu predstavuje 4 ekvivalenty plného úväzku a teda **600 tisíc EUR/rok**.

A napokon, v **možnosti 1B** by agentúra musela vykonávať dohľad nad tromi tvorcami koncepcií projektu SESAR. V odseku 2.6.4.1 bolo odhadnuté, že na činnosti kontroly dodržiavania noriem v jednom leteckom úrade agentúra potrebuje v **priemere približne 330 hodín ročne**, ktoré zahŕňajú vlastnú kontrolnú návštevu a súvisiace kancelárske práce pred návštevou a po nej.

V tomto prípade budú kontrolované tri subjekty, no vlastná činnosť, ktorú treba vykonať, bude omnoho zložitejšia, ako v prípade štandardného odhadu použitého v odseku 2.6.4.1. Tu sa odhaduje, že na to bude potrebné trojnásobné úsilie. Úsilie agentúry by preto predstavovalo 330 hodín x 3 = 990 hodín/rok. Vzhľadom na tri subjekty by sa to rovnalo 2,35 ekvivalentom plného úväzku (2 970/1 260) a v peňažnom vyjadrení by to predstavovalo náklady vo výške **352,5 tisíc EUR/rok** (1 ekvivalent plného úväzku = 150 tisíc EUR).

Kontroly dodržiavania noriem si však vyžadujú aj úsilie kontrolovaných subjektov. Predpokladá sa, že v priemere vynaložia rovnaké úsilie ako agentúra, pri rovnakej cene práce. Celkové **náklady pre troch tvorcov koncepcií by preto znovu dosiahli spolu 352,5 tisíc EUR/rok**.

Pri možnosti 1B bude hospodársky vplyv na poskytovateľov letových prevádzkových služieb rovnaký ako pri možnosti 1D.

Uvedené odhady sú zhrnuté v tabuľke 28:

Odhadované náklady pre koncepciu prevádzky (KP)	v tis. EUR/rok			
	1A	1B	1C	1D
	Všeobecná + konkrétna KP sú štátnej povahy	Všeobecná + konkrétna KP majú povahu poskytovania služieb	Všeobecná KP mimo rozsahu pôsobnosti. Konkrétna KP štátnej povahy.	Všeobecná KP mimo rozsahu pôsobnosti. Konkrétna KP má povahu poskytovania a služieb
EASA	150	352,5	0	0
Vnútroštátne orgány	0	0	0	0
Poskytovatelia letových prevádzkových služieb	0	138,6	0	138,6
Tvorcovia v rámci projektu SESAR	450	352,5	0	0
SPOLU	600	843,6	0	138,6

Tabuľka 28: Zhrnutie nákladov na reguláciu koncepcie prevádzky

Všetky uvedené odhady hospodárskeho vplyvu možno potom vyjadriť hodnotením, ktoré nasleduje v tabuľke 29:

Osobitné ciele/ukazovatele výsledkov	Hodnotenie možností			
	1A	1B	1C	1D
Povaha a regulácia koncepcii prevádzky (KP)	Všeobecná + konkrétna KP sú štátnej povahy	Všeobecná + konkrétna KP majú povahu poskytovania služieb	Všeobecná KP mimo rozsahu pôsobnosti. Konkrétna KP štátnej povahy.	Všeobecná KP mimo rozsahu pôsobnosti i. Konkrétna KP má povahu poskytovania služieb
Úprava bezpečnosti jasne oddelená od iných foriem regulácie	nepodstatné z hľadiska hospodárskeho vplyvu KP			
Uplatnenie postupu tvorby predpisov agentúry EASA (pre ATM/ANS)	nepodstatné z hľadiska hospodárskeho vplyvu KP			
Kontroly dodržiavania noriem ATM/ANS	0	- 3	0	0
ATM/ANS v regulačnom rámci bezpečnosti agentúry EASA	nepodstatné z hľadiska hospodárskeho vplyvu KP			
Horizontálne predpisy pre systémy riadenia	nepodstatné z hľadiska hospodárskeho vplyvu KP			
Jasné oddelenie úloh orgánov a poskytovateľov	0	- 1	0	- 1
Základ pre certifikáciu poskytovateľov v 4 alebo viacerých štátoch	nepodstatné z hľadiska hospodárskeho vplyvu KP			
Zjednodušené (ale jednotné) predpisy pre letiskové letové informačné služby a riadenie odbavovacej plochy	nepodstatné z hľadiska hospodárskeho vplyvu KP			
Hodnotenie vplyvu každého navrhovaného predpisu	nepodstatné z hľadiska hospodárskeho vplyvu KP			
Rozhranie s inými formami regulácie	- 2	- 3	0	0
Dohody orgánov týkajúce sa racionálneho využívania zdrojov	nepodstatné z hľadiska hospodárskeho vplyvu KP			
Súdržný postup dohľadu nad všetkými funkciami oblastného strediska riadenia	nepodstatné z hľadiska hospodárskeho vplyvu KP			
SPOLU	- 2	- 7	0	- 1
PRIEMERNÉ HODNOTENIE (□/3 kvantifikované parametre)	- 0,67	- 2,33	0	- 0,33
VÁŽENÉ HODNOTENIE (hodnotenie × 2 za hospodárstvo)	- 1,34	- 4,66	0	- 0,66

Tabuľka 29: Hodnotenie hospodárskeho vplyvu uplatnenia možností pre koncepcie prevádzky

2.7.5 Environmentálne účinky

V odseku 2.7.3 bolo uvedené, že Rada EÚ už poverila projekt SESAR tvorbou koncepcií prevádzky, ktoré nebudú ohrozovať životné prostredie. Každá zo štyroch zvažovaných možností sa preto z hľadiska životného prostredia musí hodnotiť ako neutrálna.

2.7.6 Sociálny dosah

V predošlom odseku 2.7.4 bolo zdôraznené, že počet príslušných ekvivalentov plného úväzku je minimálny, takže pri žiadnej z týchto štyroch možností nemožno určiť nijaký významný sociálny vplyv.

2.7.7 Vplyv na iné požiadavky Spoločenstva mimo súčasnej pôsobnosti EASA

Pokiaľ ide o zodpovednosť štátov za rozhodnutia týkajúce sa využívania ich príslušného vzdušného priestoru, možnosť 1C by nemala vplyv ani na uvedené nariadenie Rady o založení spoločného podniku SESAR, ani na ustanovenia nariadenia (ES) č. 551/2004 o jednotnom európskom nebi. Uplatňovanie zodpovedností v súlade s touto možnosťou by nebránilo uzatváraniu dobrovoľných dohôd medzi spoločným podnikom SESAR a agentúrou, samozrejme v rámci príslušných právomocí a zdrojov.

Naopak, možnosti 1B a 1D by mali vplyv na súčasné rozdelenie úloh medzi orgánmi a poskytovateľmi letových prevádzkových služieb a vyžadovali by si zásadné zmeny nariadenia (ES) č. 551/2004.

Možnosti 1A a 1B by okrem toho mali vplyv aj na nariadenie Rady (ES) č. No 219/2007, pretože by bolo potrebné vytvoriť formálne pravidlá pre overovanie tvorby všeobecných koncepcií prevádzky vzhľadom na príslušné bezpečnostné ustanovenia.

Uvedené možno v číselnom hodnotení vyjadriť podľa tabuľky č. 30:

Osobitné ciele/ukazovatele výsledkov	Hodnotenie možností			
	1A	1B	1C	1D
Povaha a regulácia koncepcií prevádzky (KP)	Všeobecná + konkrétna KP sú štátnej povahy	Všeobecná + konkrétna KP majú povahu poskytovania služieb	Všeobecná KP mimo rozsahu pôsobnosti. Konkrétna KP štátnej povahy.	Všeobecná KP mimo rozsahu pôsobnosti i. Konkrétna KP má povahu poskytovania služieb
Úprava bezpečnosti jasne oddelená od iných foriem regulácie	- 1	3	2	2
Uplatnenie postupu tvorby predpisov agentúry EASA (pre ATM/ANS)	nepodstatné pre vplyv na iné právne predpisy Spoločenstva			
Kontroly dodržiavania noriem ATM/ANS	nepodstatné pre vplyv na iné právne predpisy Spoločenstva			
ATM/ANS v regulačnom rámci bezpečnosti agentúry EASA	nepodstatné pre vplyv na iné právne predpisy Spoločenstva			
Horizontálne predpisy pre systémy riadenia	nepodstatné pre vplyv na iné právne predpisy Spoločenstva			
Jasné oddelenie úloh orgánov a poskytovateľov	0	- 2	0	- 2
Základ pre certifikáciu poskytovateľov v 4 alebo viacerých štátoch	nepodstatné pre vplyv na iné právne predpisy Spoločenstva			
Zjednodušené (ale jednotné) predpisy pre letiskové letové informačné služby a riadenie odbavovacej plochy	nepodstatné pre vplyv na iné právne predpisy Spoločenstva			
Hodnotenie vplyvu každého navrhovaného predpisu	nepodstatné pre vplyv na iné právne predpisy Spoločenstva			
Rozhranie s inými formami regulácie	- 2	- 3	2	2
Dohody orgánov týkajúce sa racionálneho využívania zdrojov	nepodstatné pre vplyv na iné právne predpisy Spoločenstva			
Súdržný postup dohľadu nad všetkými funkciami oblastného strediska riadenia	nepodstatné pre vplyv na iné právne predpisy Spoločenstva			
SPOLU	- 3	- 2	4	2
PRIEMERNÉ HODNOTENIE (□/3 kvantifikované parametre)	- 1	- 0,66	1,33	0,66
VÁŽENÉ HODNOTENIE (hodnotenie x 1 za vplyv na iné právne predpisy)	- 1	- 0,66	1,33	0,66

Tabuľka 30: Vplyv koncepcií prevádzky na iné právne predpisy Spoločenstva

2.7.8 Multikriteriálna analýza (MCA) a odporúčaná možnosť

Podľa metodiky opísanej v odseku 2.1.2 a hodnotení priradených v odsekoch 2.7.3 až 2.7.7 možno pre analýzu na základe viacerých kritérií zostaviť túto maticu:

Vážené hodnotenie možností pre koncepciu prevádzky		Možnosti			
		1A	1B	1C	1D
Položka vplyvu	Váha	Všeobecná + konkrétna KP sú štátnej povahy	Všeobecná + konkrétna KP ako poskytovanie služieb	Všeobecná KP mimo rozsahu pôsobnosti. Konkrétna štátnej povahy	Všeobecná KP mimo rozsahu pôsobnosti. Konkrétna KP má povahu poskytovania služieb
Bezpečnosť	3	- 0,6	- 0,8	7,4	4,2
Hospodárska oblasť	2	- 1,34	- 4,66	0	- 0,66
Životné prostredie	3	0	0	0	0
Sociálna oblasť	2	0	0	0	0
Na ďalšie predpisy EÚ	1	- 1	- 0,66	1,33	0,66
VÁŽENÝ SÚČET		- 2,94	- 6,12	8,73	4,2

Tabuľka 31: Multikriteriálna analýza pre koncepciu prevádzky

Z uvedenej tabuľky vidieť, že možnosti 1A a 1B vykazujú negatívne vážené celkové hodnotenie. Preto sa odporúča, aby sa ustanovenia pre úpravu bezpečnosti „všeobecných“ koncepcií prevádzky nezahrnuli do základného nariadenia. To by však spoločnému podniku SESAR a agentúre nebránilo uzatvárať vzájomné dobrovoľné dohody s cieľom prispieť k overovaniu výsledkov projektu SESAR aj z regulačného hľadiska. Zo zostávajúcich možností má možnosť 1C **dvakrát vyššie hodnotenie ako možnosť 1D**. Pokiaľ ide o možnosť 1C:

- z hľadiska bezpečnosti má dvakrát vyššie hodnotenie ako možnosť 1D,
- nevyžaduje si žiadne dodatočné náklady,
- minimalizuje vplyv na iné právne predpisy v oblasti letectva mimo pôsobnosti agentúry EASA, pričom je neutrálna z environmentálneho a sociálneho hľadiska.

2.8 Riadenie toku letovej prevádzky

2.8.1 Alternatívne možnosti

Pre riadenie toku letovej prevádzky sú v odseku 2.5.2 uvedené tieto alternatívne možnosti:

- 3A): riadenie toku letovej prevádzky má regulačnú/štátnu povahu,
- 3B): riadenie toku letovej prevádzky, či už ako služba alebo ako prevádzková funkcia, je regulovanou záležitosťou,
- 3C): riadenie toku letovej prevádzky na úrovni EÚ je regulačná funkcia. Miestne (alebo regionálne) riadenie toku letovej prevádzky je regulovanou záležitosťou.

2.8.2 Cieľová skupina a počet dotknutých subjektov

2.8.2.1 Príslušné úrady

Všetkých 30 príslušných úradov (odhadovaných v odseku 2.6.2.1) **plus agentúra** bude ovplyvnených **každou z týchto troch možností**.

Činnosťami Eurocontrolu v oblasti úpravy bezpečnosti sa zaoberal odsek 2.6. Tieto činnosti nebudú ovplyvnené.

2.8.2.2 Poskytovatelia riadenia toku letovej prevádzky

Ústredným pilierom riadenia toku letovej prevádzky v Európe je v súčasnosti stredisko riadenia leteckej dopravy, ktoré riadi Eurocontrol a ktoré sa nachádza neďaleko Bruselu. Táto jednotka bude ovplyvnená každou z uvedených troch možností.

Prakticky v každom z európskych oblastných stredísk riadenia s výnimkou Islandu, ktorého letová prevádzka sa riadi v kontexte severoatlantického regiónu, okrem toho existujú pracoviská riadenia leteckej dopravy. Oblastné strediská riadenia v rámci ostatných členských štátov EÚ a pridružených štátov EASA zasa riadi 28 poskytovateľov letových prevádzkových služieb, ktorí boli určení na riadenie prevádzky na letových dráhach vo vzdušnom priestore, za ktorý zodpovedajú, pričom takíto vyhradení poskytovatelia služieb neexistujú v Lichtenštajnsku ani v Luxembursku.

V budúcnosti by možno mohli byť zriadené „regionálne“ pracoviská riadenia leteckej dopravy (napr. jedno na funkčný blok vzdušného priestoru namiesto jedného na oblastné stredisko riadenia). Povaha tejto funkcie sa tým nezmení. Miestne a regionálne pracoviská riadenia leteckej dopravy preto možno z hľadiska povahy ich činnosti považovať za podobné. Ak by sa takýto trend stal skutočnosťou, z kvantitatívneho hľadiska by viedol k zníženiu počtu pracovísk riadenia leteckej dopravy. Keďže možný vplyv je výsledkom dvoch činiteľov (t. j. vplyv na jeden subjekt vynásobený počtom subjektov) a keďže dnes nemožno dostatočne presne odhadnúť možnú konsolidáciu pracovísk riadenia leteckej dopravy na regionálnej úrovni, v tomto hodnotení vplyvu právnej úpravy vyplýva maximálny počet pracovísk riadenia leteckej dopravy za predpokladu, že každý poskytovateľ letových prevádzkových služieb bude mať vo svojom oblastnom stredisku riadenia jedno pracovisko riadenia leteckej dopravy. Z hľadiska hodnotenia vplyvu právnej úpravy je to najpesimistickejší predpoklad. Ak sa ich počet v skutočnosti zníži, zníži sa aj celkový vplyv.

Možno preto predpokladať, že v prípade ktorejkoľvek možnosti počet **ovplyvnených poskytovateľov riadenia toku letovej prevádzky (pričom každý z nich riadi jedno alebo viac pracovísk riadenia leteckej dopravy) bude 28 plus stredisko riadenia leteckej dopravy: spolu 29**.

2.8.2.3 Ďalšie zainteresované strany podieľajúce sa na leteckej prevádzke

Obmedzenia riadenia toku letovej prevádzky sa na leteckých dopravcov budú vzťahovať v každom prípade, bez ohľadu na zvolené zásady regulácie bezpečnosti. Užívatelia vzdušného priestoru nebudú v zmysle tohto hodnotenia vplyvu postihnutí, nech už sa vyberie ktorákoľvek z predložených možností.

Rovnako sa nezmení ani úloha prevádzkovateľov letísk a úloha poskytovateľov letových prevádzkových služieb, ktorí nie sú priamo zapojení do riadenia toku letovej prevádzky (napr. približovacia jednotka a riadiaca veža letiska Luxemburg), či už sa vyberie tá alebo iná z týchto troch možností.

2.8.2.4 Ďalšie zainteresované strany v oblasti letectva

V zmysle tohto hodnotenia vplyvu nemá výber niektorej z predložených možností žiadny vplyv na ďalšie subjekty v oblasti letectva, akými sú konštrukčné, výrobné či údržbové organizácie alebo výcvikové inštitúcie, a je z tohto pohľadu úplne nepodstatný.

2.8.2.5 Prehľad ovplyvnených subjektov

Na základe informácií uvedených v pododsekoch 2.8.2.1 až 2.8.2.4 je odhadovaný počet príslušných subjektov uvedený v tabuľke 32:

MOŽNOSŤ		Odhadovaný počet			
Č.	Popis	Úrady	Poskytovatelia ATFM	Ďalšie zúčastnené strany v oblasti letectva	
				Zapojení do prevádzky	Technické a výcvikové subjekty
3A	Riadenie toku letovej prevádzky (ATFM) má regulačnú povahu	30 + agentúra	28 + CFMU	0	0
3B	ATFM má prevádzkovú povahu				
3C	Stredisko riadenia leteckej dopravy (CFMU) regulačné; pracovisko riadenia leteckej dopravy prevádzkové				

Tabuľka 32: Počet subjektov ovplyvnených riadením toku letovej prevádzky

2.8.3 Vplyv na bezpečnosť

Postavenie riadenia toku letovej prevádzky v nariadeniach o jednotnom európskom nebi nie je úplne jasné. Podľa článku 2 ods. 9 rámcového nariadenia (ES) č. 549/2004 sa riadenie toku letovej prevádzky považuje za funkciu, nie za službu. To môže byť správne, no právny rozdiel medzi týmito dvoma dispozíciami a následný režim dohľadu nie je v právnych textoch nikde definovaný, pričom žiadny z týchto dvoch termínov (t. j. „funkcia“ alebo „služba“) sám osebe neobjasňuje, či riadenie toku letovej prevádzky má regulačnú alebo prevádzkovú povahu. V každom prípade článok 2 ods. 4 rámcového nariadenia obsahuje definíciu letových navigačných služieb, pričom riadenie toku letovej prevádzky k nim zjavne nepatrí. Keďže táto definícia je úplná, znamená to, že v súčasnej verzii jednotného európskeho neba sa riadenie toku letovej prevádzky nepovažuje za službu.

Na riadenie toku letovej prevádzky sa preto nevzťahuje povinnosť certifikácie poskytovateľov letových navigačných služieb, ktorú ustanovuje (jedine) článok 7 ods. 1 nariadenia (ES) č. 550/2004 o poskytovaní služieb v jednotnom európskom nebi. Na úrovni vykonávacích predpisov jednotného európskeho neba⁵⁷ sú však národné dozorné orgány poverené vykonávaním dohľadu aj nad riadením toku letovej prevádzky (a riadením vzdušného priestoru) poskytovaným v oblasti, za ktorú zodpovedajú. Zodpovednosť za dohľad nad riadením toku letovej prevádzky je tak ustanovená bez

⁵⁷ Článok 3 ods. 1 nariadenia Komisie (ES) č. 1315/2007 z 8. novembra 2007 o dohľade nad bezpečnosťou v manažmente letovej prevádzky, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 2096/2005 (Ú. v. EÚ L 291, 9.11.2007, s. 16).

ustanovenia jasného právneho základu na preukazovanie dodržiavania bezpečnostných požiadaviek alebo iných platných podmienok.

Všeobecne platí, že doposiaľ sa vo vzťahu k činnostiam riadenia toku letovej prevádzky nevyskytli žiadne významné či naliehavé bezpečnostné otázky. Zo súčasnej situácie však vyplýva, že:

- nie je dostatočne jasné, na akom základe sa má vykonávať dohľad nad manažmentom letovej prevádzky,
- úloha riadenia toku letovej prevádzky môže mať vplyv na hospodárske záujmy užívateľov vzdušného priestoru (napr. meškanie alebo presmerovanie), ako aj na hospodárske záujmy poskytovateľov letových prevádzkových služieb (poskytnutie kapacity v určitom čase). Jeho ponechanie v „šedej zóne“ preto nemôže byť optimálnym riešením,
- očakáva sa, že úloha riadenia toku letovej prevádzky by v budúcnosti mohla zahŕňať aj letiace lietadlá (napr. ich presmerovanie alebo uloženie obmedzení vzhľadom na rýchlosť/čas), čo si znovu vyžaduje, aby záujem bezpečnosti nebol ovplyvnený hospodárskymi tlakmi,
- v núdzových situáciách sa riadenie toku letovej prevádzky môže využiť na odklonenie a presmerovanie lietadiel, ktoré sú už vo vzduchu (a to sa už stalo 11. septembra 2001, keď USA boli nútené náhle uzavrieť svoj vzdušný priestor, pričom z európskeho kontinentu tam smerovalo množstvo lietadiel), čo by tiež mohlo mať potenciálny vplyv na hospodársky záujem prevádzkovateľov letísk (t. j. počet lietadiel odstavených na odbavovacích plochách).

Na základe uvedeného možno vysloviť záver, že úprava bezpečnosti riadenia toku letovej prevádzky dnes zďaleka nie je optimálna. Všeobecne možno povedať, že možnosť 3A by v budúcnosti neumožnila jasne rozlišovať medzi úlohami regulovaného subjektu a orgánu vykonávajúceho dohľad na miestnej či regionálnej úrovni. Možnosť 3B by mohla byť náchylná na kompromisy medzi hospodárskymi tlakmi a bezpečnostnými potrebami na centrálnej úrovni. V prípade možnosti 3C možno predpokladať, že miestna (alebo regionálna) funkcia by podliehala postupu certifikácie vzťahujúcemu sa na poskytovateľov letových prevádzkových služieb a bola by zahrnutá do rozsahu pôsobnosti osvedčenia, podobne ako všetky ďalšie príslušné úlohy dotknutého regulovaného subjektu. Predošlé úvahy sú z hľadiska číselných koeficientov zhrnuté v tabuľke 33:

Osobitné ciele/ukazovatele výsledkov	Možnosti		
	3A	3B	3C
Povaha a regulácia riadenia toku letovej prevádzky (ATFM)	Regulačná povaha	Prevádzková povaha	Stredisko riadenia leteckej dopravy regulačné; pracovisko riadenia leteckej dopravy prevádzkové
Bezpečnosť jasne oddelená od inej regulácie	nepodstatné pre ATFM		
Uplatnenie postupu tvorby predpisov agentúry EASA	nepodstatné pre ATFM		
Kontroly dodržiavania noriem ATM/ANS	2	0	2
ATM/ANS v rámci bezpečnosti agentúry EASA	nepodstatné pre ATFM		
Horizontálne predpisy pre systémy riadenia	nepodstatné pre ATFM		
Jasné oddelenie úloh orgánov a poskytovateľov	3	- 3	2
Certifikácia poskytovateľov v 4 alebo viacerých štátoch	v tomto odseku nepodstatné		
Zjednodušené (ale jednotné) predpisy pre letiskové letové informačné služby a riadenie odbavovacej plochy	nepodstatné pre ATFM		
Hodnotenie vplyvu každého navrhovaného predpisu	nepodstatné pre ATFM		
Rozhranie s inými formami regulácie	nepodstatné pre ATFM		
Dohody orgánov týkajúce sa racionálneho využívania zdrojov	téma podrobnejšie rozpracovaná v odseku 2.11		
Súdržný postup dohľadu nad všetkými funkciami oblastného strediska riadenia	- 1	3	3
SPOLU	4	0	7
PRIEMERNÉ HODNOTENIE (□/3 kvantifikované parametre)	1,33	0	2,33
VÁŽENÉ HODNOTENIE (hodnotenie × 3 za bezpečnosť)	4	0	7

Tabuľka 33: Vplyv možností riadenia toku letovej prevádzky na bezpečnosť

2.8.4 Hospodársky účinok

V možnosti 3A (riadenie toku letovej prevádzky má regulačnú povahu):

- by agentúra vykonávala kontroly dodržiavania noriem v národných dozorných orgánoch, bez akéhokoľvek ďalšieho zaťaženia okrem zaťaženia posudzovaného v odseku 2.6.4.1,
- by agentúra na základe článku 54 ods. 4 základného nariadenia a v prípade poverenia Európskou komisiou mohla kontrolovať aj stredisko riadenia leteckej dopravy. To by si podľa odhadov vyžadovalo v priemere 126 pracovných hodín ročne, čo sa rovná 0,1 ekvivalentu plného úväzku (15 tisíc EUR); hoci sa táto možnosť nemusí uskutočniť, v tomto hodnotení vplyvu právnej úpravy sa o nej uvažuje, keďže by mohla znamenať ďalšie náklady,

- sa pre stredisko riadenia leteckej dopravy, ktoré už podlieha dohľadu na základe vykonávacieho nariadenia jednotného európskeho neba (ES) č. 1315/2007, z pohľadu úsilia potrebného na prijatie kontrol nič nezmení,
- by sa rovnaká zásada vzťahovala aj na poskytovateľov letových prevádzkových služieb, ktorí riadia pracoviská riadenia leteckej dopravy.

V možnosti 3B (riadenie toku letovej prevádzky má prevádzkovú povahu):

- by agentúra vykonávala kontroly dodržiavania noriem v národných dozorných orgánoch bez akéhokoľvek ďalšieho zaťaženia, okrem zaťaženia posudzovaného v odseku 2.6.4.1,
- keďže stredisko riadenia leteckej dopravy by podliehalo certifikácii a dohľadu príslušného orgánu, od agentúry by sa pre takéto kontroly nevyžadovalo žiadne ďalšie osobitné úsilie,
- by príslušné národné dozorné orgány mali pokračovať vo vykonávaní dohľadu na základe nariadenia (ES) č. 1315/2007 tak, ako je tomu dnes, no mali by tiež dohodnúť základ certifikácie a vydávať príslušné osvedčenia; dohodnutie základu osvedčovania nie je opakujúcou sa úlohou, pričom sa má za to, že okrajové náklady na vydanie osvedčenia po vykonaní dohľadu či kontroly sa mierne zvýšia,
- keďže ústredný poskytovateľ riadenia toku letovej prevádzky bude aj tak uplatňovať výkonné právomoci pridelené na úrovni EÚ, budú sa musieť vypracovať nové a osobitné predpisy; to by si mohlo vyžadovať náklady v rozsahu 5 ekvivalentov plného úväzku (okolo 750 tisíc EUR),
- pokiaľ ide o úsilie potrebné na prijímanie kontrol, pre stredisko riadenia leteckej dopravy sa nič nezmení, podobne ako v predošlom prípade,
- rovnaká zásada by sa znovu vzťahovala aj na poskytovateľov letových prevádzkových služieb, ktorí riadia pracoviská riadenia leteckej dopravy.

Možnosť 3C by z hospodárskeho hľadiska mala rovnaký vplyv ako možnosť 3A.

Popri peňažnom hľadisku sa aspoň z kvalitatívneho hľadiska musí zohľadniť aj právna neistota spojená s vyhradenými zákonnými právomocami na vykonávanie dohľadu nad štátnou funkciou (t. j. strediskom riadenia leteckej dopravy).

Dodatočné náklady odvodené z uvedených troch možností možno na záver odhadnúť podľa tabuľky 34:

Odhadované náklady pre riadenie toku letovej prevádzky	v tis. EUR/rok		
	3A	3B	3C
	Regulačná povaha	Prevádzková povaha	Stredisko riadenia leteckej dopravy regulačné; pracoviská riadenia leteckej dopravy prevádzkové
EASA	15	750	15
Vnútroštátne orgány	0	0	0
Stredisko riadenia leteckej dopravy	0	0	0
Poskytovatelia letových prevádzkových služieb, ktorí riadia pracoviská riadenia leteckej dopravy	0	0	0
SPOLU	15	750	15

Tabuľka 34: Odhadované náklady pre dohľad nad riadením toku letovej prevádzky

Uvedené kvantitatívne odhady a kvalitatívne pozorovania týkajúce sa hospodárskeho vplyvu potom možno vyjadriť hodnotením uvedeným v tabuľke 35:

Osobitné ciele/ukazovatele výsledkov	Možnosti		
	3A	3B	3C
Povaha a regulácia riadenia toku letovej prevádzky (ATFM)	Regulačná povaha	Prevádzková povaha	Stredisko riadenia leteckej dopravy regulačné; pracoviská riadenia leteckej dopravy prevádzkové
Úprava bezpečnosti jasne oddelená od iných foriem regulácie	nepodstatné z hľadiska hospodárskeho vplyvu riadenia toku letovej prevádzky		
Uplatnenie postupu tvorby predpisov agentúry EASA (pre ATM/ANS)	nepodstatné z hľadiska hospodárskeho vplyvu riadenia toku letovej prevádzky		
Kontroly dodržiavania noriem ATM/ANS	- 1	1	- 1
ATM/ANS v regulačnom rámci bezpečnosti agentúry EASA	nepodstatné z hľadiska hospodárskeho vplyvu riadenia toku letovej prevádzky		
Horizontálne predpisy pre systémy riadenia	nepodstatné z hľadiska hospodárskeho vplyvu riadenia toku letovej prevádzky		
Jasné oddelenie úloh orgánov a poskytovateľov	nepodstatné z hľadiska hospodárskeho vplyvu riadenia toku letovej prevádzky		
Základ pre certifikáciu poskytovateľov v 4 alebo viacerých štátoch	2	- 3	2
Zjednodušené (ale jednotné) predpisy pre letiskové letové informačné služby a riadenie odbavovacej plochy	nepodstatné z hľadiska hospodárskeho vplyvu riadenia toku letovej prevádzky		
Hodnotenie vplyvu každého navrhovaného predpisu	nepodstatné z hľadiska hospodárskeho vplyvu riadenia toku letovej prevádzky		
Rozhranie s inými formami regulácie	nepodstatné z hľadiska hospodárskeho vplyvu riadenia toku letovej prevádzky		
Dohody orgánov týkajúce sa racionálneho využívania zdrojov	prediskutované v odseku 2.11		
Súdržný postup dohľadu nad všetkými funkciami oblastného strediska riadenia	- 2	3	3
SPOLU	- 1	1	4
PRIEMERNÉ HODNOTENIE (□/3 kvantifikované parametre)	- 0,67	0,33	1,33
VÁŽENÉ HODNOTENIE (hodnotenie × 2 za hospodárstvo)	- 1,34	0,66	2,66

Tabuľka 35: Hodnotenie hospodárskeho vplyvu riadenia toku letovej prevádzky

2.8.5 Environmentálne účinky

Všetky tri predložené možnosti by mali z environmentálneho hľadiska neutrálny vplyv, keďže sa týkajú iba organizácie niektorých procesov riadenia a dohľadu.

2.8.6 Sociálny dosah

Počty ekvivalentov plného úväzku uvedené v odseku 2.8.4 sú natoľko obmedzené, že možno vysloviť záver, že každá z týchto troch možností by mala zo sociálneho hľadiska zanedbateľný vplyv.

Sociálny vplyv by bol zanedbateľný aj z kvalitatívneho hľadiska, keďže zamestnanci strediska riadenia leteckej dopravy a pracovísk riadenia leteckej dopravy sú už dnes vysoko kvalifikovaní a predložené možnosti by na to nemali žiadny vplyv.

2.8.7 Vplyv na iné požiadavky Spoločenstva mimo súčasnej pôsobnosti EASA

Pri možnostiach 3A a 3C nebol zistený žiadny osobitný vplyv na iné právne predpisy Spoločenstva, obe možnosti by preto mali dostať najvyššie hodnotenie (t. j. v tomto prípade + 3). Naopak, možnosť 3B, ktorá dáva niektorým hospodárskym subjektom právomoc penalizovať iné subjekty, môže byť veľmi sporná z hľadiska vnútorného trhu a rozdelenia úloh medzi regulačnou a hospodárskou funkciou. Jej hodnotenie je preto považované za negatívne (- 3).

2.8.8 Multikriteriálna analýza (MCA) a odporúčaná možnosť

Podľa metodiky opísanej v odseku 2.1.2 a hodnotení priradených v odsekoch 2.8.3 až 2.8.7 možno pre analýzu na základe viacerých kritérií zostaviť túto maticu:

Vážené hodnotenie možností pre riadenie toku letovej prevádzky		3A	3B	3C
		Regulačná povaha	Prevádzková povaha	Stredisko riadenia leteckej dopravy regulačné; pracoviská riadenia leteckej dopravy prevádzkové
Položka vplyvu	Váha			
Bezpečnosť	3	4	0	7
Hospodárska oblasť	2	- 1,34	0,66	2,66
Životné prostredie	3	0	0	0
Sociálna oblasť	2	0	0	0
Na ďalšie predpisy EÚ	1	3	- 3	3
VÁŽENÝ SÚČET		5,66	- 2,34	12,66

Tabuľka 36: Multikriteriálna analýza pre riadenie toku letovej prevádzky

Z tejto analýzy vyplýva, že možnosť 3B má celkový negatívny vplyv, najmä vzhľadom na možnú deformáciu vnútorného trhu a neprinesla by žiadne významné bezpečnostné výhody. Naopak, možnosť 3A aj možnosť 3C vykazujú pozitívne hodnotenie, pričom druhá možnosť je dvakrát taká dobrá ako prvá.

Možnosť 3C má najvyšší pozitívny vplyv na bezpečnosť, najnižšie náklady a vykazuje nepopierateľnú zhodu so zásadami a predpismi pre spravodlivú hospodársku súťaž na vnútornom trhu.

Agentúra preto zahrnuje túto možnosť 3C (t. j. ústredné riadenie toku letovej prevádzky má regulačnú povahu a miestne/regionálne riadenie toku letovej prevádzky má prevádzkovú povahu) do svojho stanoviska.

2.9 Riadenie vzdušného priestoru

2.9.1 Alternatívne možnosti

Riadenie vzdušného priestoru (ASM) podľa agentúry zahŕňa:

- strategickú fázu spojenú najmä s určovaním hraníc zodpovednosti rôznych subjektov letových prevádzkových služieb vnútri letového informačného priestoru/horného informačného priestoru, podľa dohody rady organizácie ICAO

- (najmä politické rozhodnutie) a určovaním jej osobitných štruktúr vzdušného priestoru (t. j. dočasne vyčlenené priestory pre vojenské cvičenia atď.),
- predtaktickú fázu, zvyčajne 24 hodín pred prevádzkou, v ktorej sa využitie dočasne vyčlenených priestorov a ďalších častí vzdušného priestoru plánuje v úzkej spolupráci civilných a vojenských užívateľov vzdušného priestoru na základe koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru⁵⁸;
 - taktickú fázu na aktivovanie alebo inaktivovanie osobitných štruktúr vzdušného priestoru (napr. mimoriadnych trás) počas dňa prevádzky, opäť zvyčajne v úzkej spolupráci medzi civilnými a vojenskými užívateľmi vzdušného priestoru.

Pokiaľ ide o reguláciu bezpečnosti riadenia vzdušného priestoru, v odseku 2.5.2 boli určené nasledujúce alternatívne možnosti:

- 3D): riadenie vzdušného priestoru má regulačnú/štátnu povahu,
- 3E): riadenie vzdušného priestoru má povahu služby alebo prevádzkovú povahu a ako také je regulovanou činnosťou,
- 3F): riadenie vzdušného priestoru na úrovni EÚ má regulačnú povahu a na miestnej úrovni prevádzkovú povahu.

2.9.2 Cieľová skupina a počet dotknutých subjektov

V súlade s tým, čo už bolo povedané v odseku 2.8.2 preto možno predpokladať, že ktorákoľvek z týchto možností môže mať vplyv na:

- 30 civilných leteckých úradov a agentúru,
- 30 vojenských leteckých úradov,
- najviac 30 spoločných civilno-vojenských buniek, ak ich štáty zriadia na základe článku 5 ods.1 uvedeného nariadenia Komisie (ES) č. No 2150/2005.

Metóda, prostredníctvom ktorej sa zabezpečuje regulácia bezpečnosti riadenia vzdušného priestoru nebude mať vplyv na žiadne ďalšie zúčastnené strany. Počet subjektov, ktoré môže každá z uvedených možností ovplyvniť je uvedený v tabuľke 37:

MOŽNOSŤ		Odhadovaný počet			
Č.	Popis	Vojenské letecké úrady	Civilné úrady	Spoločné civilno-vojenské bunky	Ďalšie zúčastnené strany v oblasti letectva
3D	Riadenie vzdušného priestoru má regulačnú povahu	30	30 + agentúra	30	0
3E	Riadenie vzdušného priestoru má prevádzkovú povahu				
3F	Riadenie vzdušného priestoru ja na úrovni EÚ regulačná činnosť, na miestnej úrovni prevádzková činnosť				

Tabuľka 37: Počet subjektov ovplyvnených riadením vzdušného priestoru

2.9.3 Vplyv na bezpečnosť

Podľa nariadenia Komisie (ES) č. 2150/2005 sa dnes riadenie vzdušného priestoru považuje za regulačnú/štátnu činnosť⁵⁹, tak na úrovni EÚ, ako aj na vnútroštátnej úrovni. Možnosť 3D sa preto už dnes vykonáva na základe vykonávacích predpisov o jednotnom

⁵⁸ Nariadenie Komisie (ES) č. 2150/2005 z 23. decembra 2005, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá pružného využívania vzdušného priestoru (Ú. v. EÚ L 342, 24.12.2005, s. 20).

⁵⁹ Toto nariadenie v skutočnosti poveruje členské štáty vykonávaním strategických (čl. 4), predtaktických (čl. 5) alebo taktických (čl. 6) úloh.

európskom nebi, hoci jej právny základ by sa mohol ešte viac vyjasniť prostredníctvom základného nariadenia. V súvislosti s touto situáciou neboli zistené žiadne bezpečnostné problémy. Ak Spoločenstvo pri prijímaní druhého balíka pre jednotné európske nebo ustanoví niektoré centralizované funkcie riadenia vzdušného priestoru podliehajúce zodpovednosti Európskej komisie, štátna povaha tejto činnosti sa tým nezmení. **Možné výhody možnosti 3D by tak zahŕňali len väčšiu právnu jasnosť**, čo možno nepriamo považovať aj za príspevok k bezpečnosti letectva.

Možnosť 3F, ktorá rozlišuje medzi činnosťami na úrovni EÚ a vnútroštátnej úrovni, **by** na druhej strane **rozbila** spojitosť medzi strategickými, predtaktickými a taktickými fázami riadenia vzdušného priestoru. Okrem toho by to spôsobilo **problém regulácie vojenských zamestnancov zapojených do činnosti spoločných civilno-vojenských buniek**, alebo zriadenie dvoch rôznych režimov pre právomoci civilných a vojenských zamestnancov.

Na miestnej úrovni by rovnaké problémy vyplynuli z **možnosti 3E**, ktorá by okrem toho na úrovni EÚ mohla **mať pravdepodobne vplyv aj na výsady Európskej komisie, ktoré boli ustanovené právnymi predpismi jednotného európskeho neba**.

Tieto úvahy potom vedú k hodnoteniu uvedenému v tabuľke 38:

Osobitné ciele/ukazovatele výsledkov	Možnosti		
	3D	3E	3F
Povaha a regulácia riadenia vzdušného priestoru (ASM)	Regulačná povaha	Prevádzková povaha	Regulačná na úrovni EÚ; prevádzková na miestnej úrovni
Úprava bezpečnosti jasne oddelená od iných foriem regulácie	3	- 2	- 2
Uplatnenie postupu tvorby predpisov agentúry EASA (pre ATM/ANS)	nepodstatné pre ASM		
Kontroly dodržiavania noriem ATM/ANS	nepodstatné pre ASM		
ATM/ANS v regulačnom rámci bezpečnosti agentúry EASA	3	- 2	- 3
Horizontálne predpisy pre systémy riadenia	nepodstatné pre ASM		
Jasné oddelenie úloh orgánov a poskytovateľov	2	- 1	- 2
Základ pre certifikáciu poskytovateľov v 4 alebo viacerých štátoch	nepodstatné pre ASM		
Zjednodušené (ale jednotné) predpisy pre letiskové letové informačné služby a riadenie odbavovacej plochy	nepodstatné pre ASM		
Hodnotenie vplyvu každého navrhovaného predpisu	nepodstatné pre ASM		
Rozhranie s inými formami regulácie	2	- 1	- 1
Dohody orgánov týkajúce sa racionálneho využívania zdrojov	nepodstatné pre ASM		
Súdržný postup dohľadu nad všetkými funkciami oblastného strediska riadenia	nepodstatné pre ASM		
SPOLU	10	- 6	- 8
PRIEMERNÉ HODNOTENIE (□/4 kvantifikované parametre)	2,5	- 1,5	- 2
VÁŽENÉ HODNOTENIE (hodnotenie × 3 za bezpečnosť)	7,5	- 4,5	- 6

Tabuľka 38: Vplyv na bezpečnosť riadenia vzdušného priestoru

2.9.4 Hospodársky účinok

V prípade možnosti 3D by agentúra zabezpečovala bezpečnosť na úrovni EÚ prostredníctvom kontrol dodržiavania noriem bez akýchkoľvek ďalších nákladov, okrem tých, ktoré už boli odhadnuté v odseku 2.6.4.1.

Ani vo vzťahu k národným orgánom (civilným či leteckým) by neboli zavedené žiadne zmeny pokiaľ ide o dnešné postupy a preto sa nepredpokladajú žiadne dodatočné náklady. To isté platí aj pre spoločné civilno-vojenské bunky.

V prípade možností 3E a 3F by agentúra vzhľadom na osobitnú povahu riadenia vzdušného priestoru (niektoré činnosti nevyhnutne zostanú štátnou zodpovednosťou a spoločné civilno-vojenské bunky budú naďalej zahŕňať vojenských zamestnancov) musela venovať určité úsilie osobitným činnostiam tvorby predpisov, odhadovaným približne na 1 ekvivalent plného úväzku, čo sa rovná 150 tisícom EUR/rok.

Národné (civilné) letecké úrady by v možnosti 3E aj v možnosti 3F museli certifikovať činnosti riadenia vzdušného priestoru (ktoré by sa stali regulovanými službami) na

miestnej úrovni a vykonávať nad nimi dohľad. Keďže sa však tieto služby poskytujú najmä v priestoroch oblastných stredísk riadenia, odhaduje sa, že by bolo potrebné len obmedzené dodatočné úsilie. Predpokladá sa preto, že na certifikáciu a dohľad by každý národný dozorný orgán mohol vynaložiť približne 0,25 ekvivalentu plného úväzku. To by spolu predstavovalo: 30 orgánov x 0,25 ekvivalentu plného úväzku = 7,5 ekvivalentu plného úväzku, čo by pri nákladoch 138,6 tisíc EUR na ekvivalent plného úväzku predstavovalo dodatočné náklady vo výške okolo 1 040 000 EUR/rok.

Ak by sa certifikácia a dohľad vzťahovali aj na úroveň EÚ, odhaduje sa, že by to predstavovalo 1 ďalší ekvivalent plného úväzku, čo sa rovná 138,6 tisíc EUR/rok. Spolu by to bolo 1 040 000 + 138 600 = 1 178 600 EUR/rok.

Dodatočné úsilie zo strany vojenských orgánov sa v možnosti 3E aj 3F považuje za zanedbateľné.

Naopak sa predpokladá, že každá spoločná civilno-vojenská bunka by na splnenie nových požiadaviek vynaložila úsilie v rozsahu najmenej 0,25 ekvivalentu plného úväzku. Pre 30 spoločných civilno-vojenských buniek to spolu predstavuje 0,25 x 30 = 7,5 ekvivalentu plného úväzku a teda dodatočné náklady (po vynásobení 138,6 tisíc EUR) vo výške 1 040 000 EUR/rok.

Všetky uvedené odhady sú zhrnuté v tabuľke 39:

Odhadované náklady pre riadenie vzdušného priestoru	v tis. EUR/rok		
	3D	3E	3F
	Regulačná povaha	Prevádzková povaha	Regulačná na úrovni EÚ; prevádzková na miestnej úrovni
EASA	0	150	150
Národné (civilné) orgány	0	1 178,6	1 040
Národné (vojenské) orgány	0	0	0
Spoločné civilno-vojenské bunky	0	1 040	1 040
SPOLU	0	2 368,6	2 230

Tabuľka 39: Zhrnutie hospodárskeho vplyvu pre riadenie vzdušného priestoru

Uvedené odhady možno potom previesť na hodnotenie predložené tabuľke 40:

Osobitné ciele/ukazovatele výsledkov	Možnosti		
	3D	3E	3F
Povaha a regulácia riadenia vzdušného priestoru (ASM)	Regulačná povaha	Prevádzková povaha	Regulačná na úrovni EÚ; prevádzková na miestnej úrovni
Úprava bezpečnosti jasne oddelená od iných foriem regulácie	nepodstatné z hľadiska hospodárskeho vplyvu ASM		
Uplatnenie postupu tvorby predpisov agentúry EASA (pre ATM/ANS)	nepodstatné z hľadiska hospodárskeho vplyvu ASM		
Kontroly dodržiavania noriem ATM/ANS	nepodstatné z hľadiska hospodárskeho vplyvu ASM		
ATM/ANS v regulačnom rámci bezpečnosti agentúry EASA	0	- 3	- 2
Horizontálne predpisy pre systémy riadenia	nepodstatné z hľadiska hospodárskeho vplyvu ASM		
Jasné oddelenie úloh orgánov a poskytovateľov	2	2	- 2
Základ pre certifikáciu poskytovateľov v 4 alebo viacerých štátoch	2	- 2	- 2
Zjednodušené (ale jednotné) predpisy pre letiskové letové informačné služby a riadenie odbavovacej plochy	nepodstatné z hľadiska hospodárskeho vplyvu ASM		
Hodnotenie vplyvu každého navrhovaného predpisu	nepodstatné z hľadiska hospodárskeho vplyvu ASM		
Rozhranie s inými formami regulácie	nepodstatné z hľadiska hospodárskeho vplyvu ASM		
Dohody orgánov týkajúce sa racionálneho využívania zdrojov	2	- 3	- 2
Súdržný postup dohľadu nad všetkými funkciami oblastného strediska riadenia	nepodstatné z hľadiska hospodárskeho vplyvu ASM		
SPOLU	6	- 6	- 8
PRIEMERNÉ HODNOTENIE (□/4 kvantifikované parametre)	1,5	- 1,5	- 2
VÁŽENÉ HODNOTENIE (hodnotenie × 2 za hospodárstvo)	3	- 3	- 4

Tabuľka 40: Hodnotenie hospodárskeho vplyvu pre riadenie vzdušného priestoru

2.9.5 Environmentálne účinky

Všetky posudzované možnosti sú z hľadiska vplyvu na životné prostredie neutrálne.

2.9.6 Sociálny dosah

Počty ekvivalentov plného úväzku odhadnuté v odseku 2.9.4 sú veľmi nízke. Žiadni zamestnanci okrem toho nebudú musieť zmeniť zamestnanie, či nadobudnúť nové zručnosti. Každá z týchto troch možností je preto zo sociálneho hľadiska neutrálna.

2.9.7 Vplyv na iné požiadavky Spoločenstva mimo súčasnej pôsobnosti EASA

Možnosť 3D je v dokonalom súlade s nariadením (ES) č. 551/2004 o jednotnom európskom nebi a jeho vykonávacími predpismi (už spomenuté nariadenie Komisie (ES) č. 2150/2005). Okrem toho je o nej možné súdiť, že je tiež v súlade so zásadou, že

vzdušný priestor podlieha štátnej zvrchovanosti. Mala by preto dostať najvyššie hodnotenie (t. j. 3) pokiaľ ide o vplyv na iné právne predpisy mimo súčasného mandátu agentúry EASA.

Naopak, možnosti 3F a 3E, ktoré majú vplyv nielen na vykonávacie predpisy, ale aj na otázky väčšieho významu, by mali dostať najnižšie možné hodnotenie (t. j. - 3).

2.9.8 Multikriteriálna analýza (MCA) a odporúčaná možnosť

Podľa metodiky opísanej v odseku 2.1.2 a hodnotení priradených v odsekoch 2.9.3 až 2.9.7 možno pre analýzu na základe viacerých kritérií zostaviť túto maticu:

Vážené hodnotenie možností pre riadenie vzdušného priestoru		3D	3E	3F
		Regulačná povaha	Prevádzková povaha	Regulačná na úrovni EÚ; prevádzková na miestnej úrovni
Položka vplyvu	Váha			
Bezpečnosť	3	7,5	- 4,5	- 6
Hospodárska oblasť	2	3	- 3	- 4
Životné prostredie	3	0	0	0
Sociálna oblasť	2	0	0	0
Na ďalšie predpisy EÚ	1	3	- 3	- 3
VÁŽENÝ SÚČET		13,5	- 10,5	- 13

Tabuľka 41: Multikriteriálna analýza pre riadenie vzdušného priestoru

Z tejto analýzy vyplýva, že celkový pozitívny vplyv má len možnosť 3D.

Možnosť 3D predovšetkým prevyšuje svojím hodnotením ďalšie dve možnosti z bezpečnostného i hospodárskeho hľadiska (nulové dodatočné náklady), pričom je zároveň zlučiteľná so súčasnými právnymi predpismi mimo pôsobnosti agentúry EASA.

Agentúra preto zahrнула túto možnosť 3D (t. j. riadenie vzdušného priestoru na úrovni EÚ aj na vnútroštátnej úrovni má regulačnú/štátnu povahu) do svojho stanoviska. Štáty sa však môžu rozhodnúť, či funkciu miestnej riadenia vzdušného priestoru presunú na poskytovateľa letových navigačných služieb s príslušným osvedčením, čím túto funkciu podriadia bezpečnostnému dohľadu príslušného orgánu.

2.10 Malé a stredné podniky

2.10.1 Alternatívne možnosti

Malé a stredné podniky (MSP) pôsobia v oblasti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb napríklad ako poskytovatelia signálov rádiovej navigácie vysielaných prostredníctvom pomerne lacných a jednoduchých majákov, prevádzkovatelia letísk, ktorí sami poskytujú služby riadenia z letiskovej veže v jednej lokalite, alebo poskytovatelia letiskových letových informačných služieb či služieb riadenia odbavovacej plochy. Agentúra preto prostredníctvom otázky č. 6 oznámenia o navrhovanej zmene a doplnení NPA 2007-16 vyzvala zúčastnené strany, aby sa k týmto otázkam vyjadrili.

Pre malé a stredné podniky boli v odseku 2.5.2 tohto hodnotenia vplyvu právnej úpravy určené nasledujúce alternatívne možnosti:

- 6A): umožniť vnútroštátne varianty/odchýlky pre malé a stredné podniky (MSP),
- 6B): zaviesť primerané spoločné predpisy pre malé a stredné podniky vrátane vlastného prehlásenia,
- 6C): zaviesť primerané spoločné predpisy pre malé a stredné podniky vrátane certifikácie.

2.10.2 Cieľová skupina a počet dotknutých subjektov

Podľa odhadov v odseku 2.6.2.1 bude v každej z týchto troch možností zapojených 30 orgánov. Agentúra bude zapojená (z dôvodu tvorby predpisov) len v prípade možnosti 6B alebo 6C.

V odseku 2.6.2.3 bolo okrem toho odhadnuté, že dnes je do poskytovania služieb riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb zapojených približne 150 prevádzkovateľov letísk (ktorí sa v oblasti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb považujú za malé a stredné podniky). Ak rozšírenie základného nariadenia vytvorí priaznivé podmienky, tento počet sa zvýši možno o 10 %. Odhaduje sa preto, že v možnosti 6A bude zapojených 150 malých a stredných podnikov (čiže dnešný stav), pričom pri možnostiach 6B alebo 6C by to mohlo byť 165 MSP (čiže 150 + 10 %).

Podľa odhadov v odseku 2.6.2.4 dnes podobne existujú aj tri konštrukčné či výrobné organizácie, ktoré zároveň poskytujú služby riadenia letovej prevádzky a letové navigačné služby a sú v tejto oblasti malými a strednými podnikmi. Tento počet sa vzťahuje na možnosť 6A, kým v prípade možností 6B a 6C by mohol vzrásť na 6.

Uvedené počty sú zhrnuté v tabuľke 42:

MOŽNOSŤ		Odhadovaný počet		
Č.	Popis	Civilné úrady	Malé a stredné podniky (MSP)	
			Prevádzkovatelia letísk	Technické organizácie
6A	Vnútroštátne varianty pre malé a stredné podniky	30	150	3
6B	Primerané spoločné predpisy a vlastné prehlásenie pre malé a stredné podniky	30 + agentúra	165	6
6C	Primerané spoločné predpisy a certifikácia pre malé a stredné podniky		165	6

Tabuľka 42: Počet ovplyvnených subjektov vo vzťahu k malým a stredným podnikom

2.10.3 Vplyv na bezpečnosť

Podľa článku 4 „spoločných požiadaviek“ (čiže nariadenia Komisie (ES) č. 2096/2005) môžu malé a stredné podniky zapojené do riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb požiadať o odchýlky od uvedených požiadaviek. Určití poskytovatelia letových navigačných služieb sa môžu rozhodnúť nevyužiť možnosť poskytovať cezhraničné služby a môžu sa vzdať práva na vzájomné uznávanie, za predpokladu, že sú splnené určité kritériá. Keďže tu neexistujú harmonizované kritériá, národné dozorné orgány rozhodujú o týchto odchýlkach podľa jednotlivých prípadov, čo môže viesť k nejednotnosti. Národné dozorné orgány môžu okrem toho priznať osobitné odchýlky týkajúce sa požiadaviek, ktoré sa vzťahujú na organizácie (napr. zodpovední riadiaci pracovníci, zamestnanci a hierarchické prepojenia), na zodpovednosť či poistenie, alebo na výcvik a spôsobilosti zamestnancov pre letiskové letové informačné služby.

Treba pripomenúť, že v odseku 2.3.4 bol predložený zoznam možných bezpečnostných výziev budúcnosti. Niektoré z týchto výziev sa vzťahujú aj na malé a stredné podniky

poskytujúce služby riadenia letovej prevádzky a letové navigačné služby na menších letiskách otvorených pre verejné využívanie. K týmto výzvam patrí:

- ďalší rozvoj regionálnych letísk vzhľadom na preťaženie hlavných letísk a ďalšie hospodárske činitele, ktorý povedie k zvýšeniu zložitosti prevádzky na strednej a nízkej úrovni,
- sústavný nárast všeobecnej leteckej dopravy a najmä nástup veľmi ľahkých prúdových lietadiel, ktoré sú prevádzkovo i hospodársky schopné zabezpečovať leteckú taxislužbu na menšie letiská, čo prispeje k vyššej zložitosti a hustote prevádzky na nízkej úrovni,
- začiatok využívania postupov priblíženia podľa prístrojov založených na službe EGNOS v prevádzke, vďaka čomu sa rozšíri možnosť využívania menších letísk,
- postupy podľa prístrojov pre vrtuľníky,
- prevádzkové využívanie nepilotovaných vzdušných systémov, ktoré sú rastúcou a potenciálne významnou kategóriou budúcich užívateľov nevyhradeného vzdušného priestoru.

Možnosť 6A v zásade znamená zachovanie článku 4 „spoločných požiadaviek“, ktorý umožňuje významné vnútroštátne varianty za cenu popretia vzájomného uznávania. Možnosť 6B aj možnosť 6C naopak povedú k spoločným predpisom. Základným prostriedkom pre overovanie ich vykonávania bude v prípade možnosti 6B „vlastné prehlásenie“ a v možnosti 6C zvyčajný certifikačný postup poskytovateľov letových navigačných služieb.

Na základe uvedených úvah možno vplyv troch posudzovaných možností na bezpečnosť zhrnúť do tabuľky 43:

Osobitné ciele/ukazovatele výsledkov	Možnosti		
	6A	6B	6C
Úprava bezpečnosti malých a stredných podnikov v oblasti riadenia letovej prevádzky (ATM) a letových navigačných služieb (ANS)	Vnútroštátne varianty	Primerané spoločné predpisy + vlastné prehlásenie	Primerané spoločné predpisy + certifikácia
Bezpečnosť jasne oddelená od inej regulácie	nepodstatné pre malé a stredné podniky		
Uplatnenie postupu tvorby predpisov agentúry EASA	- 3	3	3
Kontroly dodržiavania noriem ATM/ANS	- 1	1	1
ATM/ANS v rámci bezpečnosti agentúry EASA	- 1	2	2
Horizontálne predpisy pre systémy riadenia	mimo rozsahu pôsobnosti tohto odseku		
Oddelenie úloh orgánov a poskytovateľov	v tomto odseku nepodstatné		
Základ pre certifikáciu poskytovateľov v 4 alebo viacerých štátoch	nepodstatné pre malé a stredné podniky		
Zjednodušené (ale jednotné) predpisy pre letiskové letové informačné služby a riadenie odbavovacej plochy	- 3	3	1
Hodnotenie vplyvu každého navrhovaného predpisu	- 1	3	3
Rozhranie s inými formami regulácie	nepodstatné pre malé a stredné podniky		
Dohody orgánov týkajúce sa racionálneho využívania zdrojov	nepodstatné pre malé a stredné podniky		
Súdržný postup dohľadu nad všetkými funkciami oblastného strediska riadenia	v tomto odseku nepodstatné		
SPOLU	- 9	12	10
PRIEMERNÉ HODNOTENIE (□/5 kvantifikovaných parametrov)	- 1,8	2,4	2
VÁŽENÉ HODNOTENIE (hodnotenie x 3 za bezpečnosť)	- 5,4	7,2	6

Tabuľka 43: Vplyv možností pre malé a stredné podniky na bezpečnosť

Z tabuľky 43 vyplýva, že kým možnosť 6A nie je z hľadiska bezpečnosti zďaleka optimálna, možnosť 6B aj možnosť 6C spĺňa bezpečnostné potreby v porovnateľnej miere.

2.10.4 Hospodársky účinok

Kedže možnosť 6A odráža súčasný stav, predpokladá sa, že z nej nevyplývajú ani dodatočné náklady, ani úspory. Dodatočné náklady pre možnosti 6B a 6C sa preto budú odhadovať vzhľadom na predošlú možnosť, ktorá sa bude považovať za východiskovú úroveň.

Možnosť 6B ani možnosť 6C nebude znamenať žiadne dodatočné náklady pre agentúru, ani pri certifikácii (neplánuje sa žiadna úloha vo vzťahu k malým a stredným podnikom) ani z hľadiska dodržiavania noriem (odhad uvedený v odseku 2.6.4.1).

Naopak, pri oboch možnostiach sa odhaduje, že 1 ekvivalent plného úväzku by sa mal venovať tvorbe predpisov pre malé a stredné podniky, čo znamená náklady vo výške 150 tisíc EUR/rok.

Dnes musia národné dozorné orgány rozhodovať o odchýlkach izolovane a podľa jednotlivých prípadov (t. j. možnosť 6A). V možnosti 6B aj 6C budú naopak existovať spoločné predpisy, spoločné prijateľné prostriedky zhody a spoločné usmernenia. Kedže malé a stredné podniky si zo strany národných dozorných orgánov aj tak vyžadujú len málo úsilia, predpokladá sa, že možnosť 6B aj možnosť 6C by im mohli priniesť malú výhodu (t. j. len 0,1 ekvivalentu plného úväzku) vo forme ušetreného úsilia.

Kedže počet ovplyvnených orgánov bol odhadnutý na 30, celkové ušetrené úsilie potom bude predstavovať $30 \times 0,1 = 3$ ekvivalenty plného úväzku, čo pri nákladoch vo výške 138,6 EUR znamená úsporu $138,6 \times 3 = 415,8$ tisíc EUR/rok.

Na 150 prevádzkovateľov letísk sa už vzťahujú ustanovenia spojené s možnosťou 6A, pre nich teda v tomto prípade nevyplývajú žiadne dodatočné či znížené náklady.

V prípade možnosti 6B (spoločné predpisy plus vlastné prehlásenie) sa odhaduje, že každé zo 165 (t. j. 150 plus 10 %) zapojených letísk bude musieť použiť v priemere 0,2 ekvivalentu plného úväzku na to, aby sa oboznámilo s predpismi. Toto úsilie však bude vyvážené odstránením potreby rokovať o odchýlkach s úradom. Inými slovami, tieto dva účinky sa navzájom vyvažujú a keďže úsilie potrebné na „vlastné prehlásenie“ je zanedbateľné, možnosť 6B možno z tohto pohľadu považovať za nákladovo neutrálnu.

V prípade možnosti 6C sa naopak dodatočné zaťaženie každého malého a stredného podniku odhaduje na 0,1 ekvivalentu plného úväzku, ktorý je potrebný pre certifikačný postup. Preto $0,1 \times 165 =$ celkom 16,5 ekvivalentu plného úväzku $\times 138,6$ tisíc EUR = 2 286 900 EUR/rok.

Rovnako potom možno odhadnúť náklady pre 6 technických organizácií, ktoré môžu byť potenciálne ovplyvnené možnosťou 6C, pričom tieto náklady predstavujú 0,1 ekvivalentu plného úväzku $\times 6$ subjektov = 0,6 ekvivalentu plného úväzku $\times 138,6$ tisíc EUR = 83 tisíc EUR/rok.

Odhadované náklady pre riadenie vzdušného priestoru	v tis. EUR/rok		
	6A	6B	6C
	Vnútroštátne varianty	Primerané spoločné predpisy + vlastné prehlásenie	Primerané spoločné predpisy + certifikácia
EASA	0	150	150
Vnútroštátne orgány	0	- 415,8	- 415,8
Prevádzkovatelia letísk	0	0	2 286,9
Technické organizácie	0	0	83
SPOLU	0	- 265,8	2 104,1

Tabuľka 44: Peňažný vplyv pre malé a stredné podniky

Možno jednoducho dospieť k záveru, že možnosť 6A je z hľadiska nákladov neutrálna, kým zjednodušenie systému prostredníctvom možnosti 6B povedie k okrajovým hospodárskym úsporám. Naopak, možnosť 6C bude znamenať náklady vo výške okolo 2 miliónov EUR ročne, ktoré uhradia malé a stredné podniky.

Možnosti 6A tak možno priradiť neutrálne hodnotenie (t. j. 0), možnosti 6B mierne pozitívne hodnotenie (t. j. 1) a možnosti 6C celkom určite negatívne hodnotenie (t. j. - 3). Tieto bezrozmerné čísla treba v prípade hospodárskeho vplyvu vynásobiť „váhou“ 2.

2.10.5 Environmentálne účinky

Pokiaľ ide o životné prostredie, možnosť 6A sa považuje za neutrálnu, keďže nezmení súčasný stav. Možnosť 6B aj 6C by naopak prostredníctvom spoločných predpisov a vzájomného uznávania mohli prispieť k zvýšenému využívaniu menších letísk a tým znížiť hluk a znečistenie vo vyťaženejších oblastiach. Mierne pozitívny environmentálny dosah týchto možností (t. j. + 1) sa preto musí vynásobiť „váhou“ 3.

2.10.6 Sociálny dosah

Počet ekvivalentov plného úväzku na subjekt je podľa odhadov v odseku 2.10.4 zanedbateľný. Každú z týchto troch možností preto treba zo sociálneho hľadiska považovať za neutrálnu.

2.10.7 Vplyv na iné požiadavky Spoločenstva mimo súčasnej pôsobnosti EASA

Možnosť 6A je v súlade s vykonávacími predpismi, ktoré boli ustanovené postupom komitológie v rámci jednotného európskeho neba. Ďalšie dve možnosti si budú, v primeranom čase, vyžadovať zrušenie článku 4 „spoločných požiadaviek“.

Treba pripomenúť, že od roku 1985 Rada zaviedla „nový prístup“⁶⁰ pre bezpečnosť výrobkov na jednotnom trhu. Hybnou zásadou „nového prístupu“ je na jednej strane ochrana občanov, no na druhej strane sa tento prístup zameriava na:

- zabezpečenie vzájomného uznávania,
- uľahčenie vstupu malých a stredných podnikov na trh,
- zjednodušenie požiadaviek pri súčasnom zabezpečení jednotnosti,
- v príslušných prípadoch poskytnutie možnosti vlastného prehlásenia subjektu, ktorý ponúka výrobok.

Vzhľadom na uvedené sa zdá byť jasné, že:

- možnosť 6A sa úplne rozchádza s „novým prístupom“, jej hodnotenie by preto malo byť negatívne (t. j. - 2),
- možnosť 6B naopak plne uplatňuje zásadu „nového prístupu“ vrátane možnosti „vlastného prehlásenia“ (hodnotenie + 3),
- možnosť 6C takisto smeruje k „novému prístupu“, zavádza však certifikačný postup (hodnotenie + 1).

⁶⁰ Uznesenie Rady zo 7. mája 1985 o novom prístupe k technickej harmonizácii a technickým normám (Ú. v. ES C 136. 4.6.1985, s. 1).

2.10.8 Multikriteriálna analýza (MCA) a odporúčaná možnosť

Podľa metodiky opísanej v odseku 2.1.2 a hodnotení priradených v odsekoch 2.10.3 až 2.10.7 možno pre analýzu na základe viacerých kritérií zostaviť túto maticu:

Vážené hodnotenie možností pre malé a stredné podniky		6A	6B	6C
Položka vplyvu		Vnútroštátne varianty	Primerané spoločné predpisy + vlastné prehlásenie	Primerané spoločné predpisy + certifikácia
	Váha			
Bezpečnosť	3	- 5,4	7,2	6
Hospodárska oblasť	2	0	2	- 6
Životné prostredie	3	0	3	3
Sociálna oblasť	2	0	0	0
Na ďalšie právne predpisy EÚ	1	- 2	3	1
VÁŽENÝ SÚČET		- 7,4	15,2	4

Tabuľka 45: Multikriteriálna analýza pre malé a stredné podniky

Z uvedeného vyplýva, že možnosť 6A má celkový negatívny vplyv. Z ostatných dvoch je hodnotenie možnosti 6B asi štvornásobne lepšie ako hodnotenie možnosti 6C.

Hodnotenie možnosti 6B preyšuje možnosť 6C najmä z hospodárskeho hľadiska a tiež vo vzťahu k iným právnym predpisom Spoločenstva.

Agentúra preto zahrnuje možnosť 6B (t. j. spoločné, ale primerané predpisy a možnosť vlastnej certifikácie pre malé a stredné podniky) do svojho stanoviska.

2.11 Certifikácia celoeurópskych poskytovateľov letových navigačných služieb

2.11.1 Alternatívne možnosti

Pre certifikáciu celoeurópskych poskytovateľov letových navigačných služieb boli v odseku 2.5.2 určené tieto alternatívne možnosti:

- 8A): „nulový variant“, čo znamená, že všetci poskytovatelia letových navigačných služieb sú pod dohľadom národných dozorných orgánov,
- 8B): poskytovatelia, ktorí ponúkajú služby vo viac než jednom štáte (dokonca aj obmedzené cezhraničné služby) sú pod dohľadom agentúry,
- 8C): „samostatní“ poskytovatelia ponúkajúci služby v štyroch alebo viacerých štátoch sú pod dohľadom agentúry.

Predovšetkým, možnosť 8C):

- vylučuje obmedzené cezhraničné služby, ktoré nikdy nezahŕňajú štyri štáty,
- vylučuje poskytovanie letových prevádzkových služieb vo funkčnom bloku vzdušného priestoru, ak sa organizujú prostredníctvom spolupráce viacerých vnútroštátnych poskytovateľov letových prevádzkových služieb, ktorí zostávajú nezávislými subjektmi, hoci majú spoločný projekt,
- **zahŕňa** prípady samostatného poskytovateľa letových prevádzkových služieb vo funkčnom bloku vzdušného priestoru, ktorý zahŕňa najmenej štyri štáty: v tomto prípade potom bude **maastrichtské** oblastné stredisko riadenia horného vzdušného priestoru pod dohľadom agentúry.

2.11.2 Cieľová skupina a počet dotknutých subjektov

Odvetvia výroby a údržby nie sú dotknuté žiadnou z týchto možností, keďže neposkytujú služby. Užívatelia vzdušného priestoru takisto nebudú ovplyvnení, pretože sa na nich vzťahujú rôzne režimy certifikácie.

V možnosti 8A bude ovplyvnených všetkých 30 národných dozorných orgánov (ale nie agentúra). Poskytovatelia letových navigačných služieb nebudú ovplyvnení, keďže už podliehajú certifikácii.

Pri možnostiach 8B a 8C bude ovplyvnených všetkých 30 národných dozorných orgánov, ako aj agentúra. Pokiaľ ide o poskytovateľov navigačných služieb, potenciálne ovplyvnení budú:

- poskytovatelia signálov satelitnej navigácie, ako EGNOS alebo Galileo,
- poskytovatelia služieb komunikačných sietí, pevných či mobilných alebo oboch,
- poskytovatelia údajov dohľadu nad dvoma alebo viacerými štátmi,
- poskytovatelia leteckých informácií (ako skupinové EAD alebo možní budúci poskytovatelia SWIM) v dvoch alebo viacerých štátoch,
- samostatní poskytovatelia letových prevádzkových služieb v dvoch alebo viacerých štátoch.

Pri možnosti 8C sa ich počet odhaduje rádovo na 10.

V možnosti 8B budú ovplyvnení všetci vnútroštátni poskytovatelia letových prevádzkových služieb, pretože poskytujú cezhraničné služby v obmedzenom rozsahu. V tejto možnosti sa preto ich počet odhaduje na $30 + 10 = 40$.

MOŽNOSŤ		Odhadovaný počet	
Č.	Popis	Úrady	Poskytovatelia ANS
8A	Všetci poskytovatelia pod dohľadom národných dozorných orgánov	30	0
8B	Všetci poskytovatelia ponúkajúci služby vo viac ako jednom štáte (dokonca aj cezhraničné) pod dohľadom agentúry EASA	30 + agentúra	40
8C	Len poskytovatelia služieb v 4 a viac štátoch pod dohľadom agentúry EASA		10

Tabuľka 46: Ovplyvnení celoeurópski poskytovatelia

2.11.3 Vplyv na bezpečnosť

Väčšina ovplyvnených poskytovateľov sú zložité organizácie, ktoré poskytujú komplexné služby prostredníctvom využívania rozsiahlych a navzájom prepojených technických systémov. Zdroje, ktoré sú k dispozícii pre ich dohľad sú však pomerne obmedzené. Poučenie z prebiehajúcich zložitých projektov certifikácie (certifikácia maastrichtského oblastného strediska riadenia alebo oblastného strediska riadenia EGNOS) poukazuje na potrebu spolupráce medzi príslušnými orgánmi, bez ohľadu na to, ktorý z nich napokon osvedčenie podpíše. To zostane pravdou aj keby sa zákonodarca rozhodol prideliť právnu zodpovednosť za certifikáciu agentúre. Tá bude nevyhnutne využívať zdroje, ktoré majú v súčasnosti k dispozícii národné dozorné orgány.

Predpokladá sa preto, že certifikácia a dohľad nad týmito zložitými poskytovateľmi bude kolektívnym úsilím, aspoň pokiaľ bude spoločenstvo regulačných orgánov musieť rozšíriť regulačné postupy v oblasti, ktorá začala regulácii podliehať len nedávno. Každú z týchto troch možností preto treba považovať za vysoko pozitívnu, keďže sa bude vykonávať združením najlepších zdrojov dostupných v kontinentálnom rozsahu, čo na oplátku v prípade potreby uľahčí vzájomné uznávanie a okamžitú výmenu informácií o bezpečnosti. Možno sa však domnievať, že možnosti 8B a 8C predstavujú výhodu vzhľadom na to, že agentúra má osvedčené postupy na zaobchádzanie so zložitými projektmi certifikácie v iných oblastiach bezpečnosti letectva, ktoré môže dať k dispozícii pre riadenie letovej prevádzky a letové navigačné služby. Uznáva sa však, že umiestnenie agentúry a jej mnohonárodná pracovná sila nemusí plne vyhovovať dohľadu nad

organizáciami roztrúsenými po celom území Spoločenstva, uvedená výhoda sa preto v prípade možnosti 8B pravdepodobne anuluje. Dlhodobý vývoj by viedol k postupnému presunu zdrojov z národných dozorných orgánov do agentúry. To by zabezpečilo stabilný výsledok pokiaľ ide o možnosť 8C, kým vyššie uvedená nevýhoda možnosti 8B by sa ešte viac prehĺbila.

Na záver možno zhrnúť, že možnosti 8A a 8B predstavujú z hľadiska bezpečnosti rovnaké pozitívne hodnotenie + 2, pričom hodnotenie možnosti 8C je ešte vyššie: +3. Všetky hodnotenia treba vynásobiť „váhou“ 3.

2.11.4 Hospodársky účinok

Keďže poskytovatelia letových navigačných služieb už podliehajú certifikácii na základe článku 7 nariadenia (ES) č. 550/2004, toto hodnotenie vplyvu právnej úpravy nebude posudzovať vplyv rôznych možností na náklady certifikácie ako takej, ale sústredí sa na zmeny v týchto nákladoch v závislosti od jednotlivých možností.

Článok 2 ods.3 nariadenia (ES) č. 550/2004 o jednotnom európskom nebi ustanovuje, že v prípade nadnárodných poskytovateľov musia štáty podľa jednotlivých prípadov uzavrieť dohody o kolektívnom dohľade. Tento postup uzatvárania a spravovania mnohostranných dohôd si môže vyžadovať intenzívne úsilie. Pri možnosti 8A sa predpokladá, že každý národný dozorný orgán tomuto účelu venuje v priemere okolo 0,5 ekvivalentu plného úväzku s nákladmi vo výške 0,5 ekvivalentu plného úväzku x 30 ovplyvnených dozorných orgánov = 15 ekvivalentov plného úväzku x 138,6 tisíc EUR = 2 079 000 EUR/rok.

Pri možnostiach 8B a 8C nebudú na základe článku 10 základného nariadenia potrebné ani zdĺhavé rokovania medzi národnými dozornými orgánmi ani mnohostranné dohody. Mohli by sa tým odstrániť náklady národných dozorných orgánov vo výške okolo 2 miliónov EUR/rok. Pre poskytovateľov letových navigačných služieb, ktorí beztak podliehajú certifikácii, sa ani pri týchto možnostiach nič nezmení.

Agentúra však takýmto zložitým projektom certifikácie bude musieť venovať určité úsilie, aj keď sa spoľahne na zdroje dostupné v národných dozorných orgánoch. Odhaduje sa, že agentúra bude musieť na certifikáciu a dohľad nad každým celoeurópskym poskytovateľom letových navigačných služieb použiť v priemere približne 0,4 ekvivalentu plného úväzku ročne.

V prípade možnosti 8C sa potom náklady odhadujú na: 0,4 ekvivalentu plného úväzku x 10 poskytovateľov letových navigačných služieb = 4 ekvivalenty plného úväzku x 150 tisíc EUR = 600 tisíc EUR/rok.

V prípade možnosti 8B sa náklady odhadujú na: 0,4 ekvivalentu plného úväzku x 40 poskytovateľov letových navigačných služieb = 16 ekvivalentov plného úväzku x 150 tisíc EUR = 2 400 000 EUR/rok.

Odhadované náklady pre riadenie vzdušného priestoru	v tis. EUR/rok		
	8A	8B	8C
	Všetci poskytovatelia ANS pod dohľadom národných dozorných orgánov	Všetci cezhraniční poskytovatelia ANS pod dohľadom EASA	Poskytovatelia ANS pre 4 štáty pod dohľadom EASA
EASA	0	2 400	600
Národné dozorné orgány	2 079	0	0
Poskytovatelia letových navigačných služieb (ANS)	0	0	0
SPOLU	2 079	2 400	600

Tabuľka 47: Odhadované náklady pre dohľad nad celoeurópskymi poskytovateľmi

Možnosť 8C bude najlacnejšia, preto by sa jej malo priradiť najvyššie hodnotenie: 3 x „váha“ 2 = 6. Naopak, možnosti 8A a 8B sa treba považovať za mierne negatívne (t. j. hodnotenie - 1 x 2 = - 2).

2.11.5 Environmentálne účinky

Všetky posudzované možnosti sú z hľadiska vplyvu na životné prostredie neutrálne.

2.11.6 Sociálny dosah

Vzhľadom na obmedzený počet zapojených zamestnancov sa predpokladá, že výber medzi rôznymi možnosťami je zo sociálneho hľadiska neutrálny.

2.11.7 Vplyv na iné požiadavky Spoločenstva mimo súčasnej pôsobnosti EASA

Ustanovenia jednotného európskeho neba sa zameriavajú na zjednotenie leteckého prostredia v EÚ. Rovnaký cieľ zdôrazňuje uvedená správa skupiny na vysokej úrovni. Európske spoločenstvo okrem toho podpísalo dohodu o vzájomnej spolupráci s Európskou vesmírnou agentúrou (ESA)⁶¹, ktorá v súčasnosti nemá na úrovni EÚ žiadneho partnera pokiaľ ide o úpravu bezpečnosti celkového systému letectva. To isté platí pre Úrad pre dohľad nad globálnymi navigačnými satelitnými systémami (GSA)⁶². Nie je vylúčené, že ďalší celoeurópski poskytovatelia letových navigačných služieb sa objavia v rámci programu SESAR.

S prihliadnutím na tieto činitele možno vplyv odhadnúť podľa tabuľky č. 48:

Osobitné ciele/ukazovatele výsledkov	Možnosti		
	8A	8B	8C
Regulácia celoeurópskych poskytovateľov letových navigačných služieb (ANS)	Všetci poskytovatelia ANS pod dohľadom národných dozorných orgánov	Všetci cezhraniční pod dohľadom EASA	Skutoční celoeurópski pod dohľadom EASA
Bezpečnosť oddelená od inej regulácie	- 2	3	3
Postup tvorby predpisov agentúry EASA	v tomto odseku nepodstatné		
Kontroly dodržiavania noriem	v tomto odseku nepodstatné		
ATM/ANS v rámci bezpečnosti agentúry EASA	- 3	3	1
Predpisy pre systémy riadenia	v tomto odseku nepodstatné		
Jasné oddelenie úloh orgánov a poskytovateľov	v tomto odseku nepodstatné		
Certifikácia poskytovateľov v 4 štátoch	- 3	3	3
Zjednodušené (ale jednotné) predpisy pre letiskové letové informačné služby a riadenie odbavovacej plochy	v tomto odseku nepodstatné		
Hodnotenie vplyvu každého predpisu	v tomto odseku nepodstatné		
Rozhranie s inými formami regulácie	- 2	3	3
Racionálne využívanie zdrojov	- 1	2	1
Dohľad nad všetkými funkciami oblastného riadiaceho strediska	v tomto odseku nepodstatné		
SPOLU	- 11	14	11
PRIEMERNÉ HODNOTENIE (□/5 kvantifikovaných parametrov)	- 2,2	2,8	2,2
VÁŽENÉ HODNOTENIE (hodnotenie x 1)	- 2,2	2,8	2,2

Tabuľka 48: Vplyv na iné právne predpisy pre celoeurópskych poskytovateľov letových navigačných služieb

⁶¹ Rámcová dohoda medzi Európskym spoločenstvom a Európskou vesmírnou agentúrou (Ú. v. EÚ L 261, 6.8.2004, s. 64).

⁶² Založený nariadením Rady (ES) č. 1321/2004 z 12. júla 2004 o štruktúrach riadenia európskych programov satelitnej rádiovej navigácie (Ú. v. EÚ L 246, 27.7.2004, s. 1).

2.11.8 Multikriteriálna analýza (MCA) a odporúčaná možnosť

Táto matica analýzy na základe viacerých kritérií bola vypracovaná podľa metodiky opísanej v odseku 2.1.2 a hodnotení priradených v predošlých odsekoch.

Vážené hodnotenie možností pre celoeurópskych poskytovateľov letových navigačných služieb (ANS)		8A	8B	8C
		Všetci poskytovateli a ANS pod dohľadom národných dozorných orgánov	Všetci cezhraniční poskytovateli a ANS pod dohľadom EASA	Skutoční celoeurópski poskytovatelia ANS pod dohľadom EASA
Položka vplyvu	Váha			
Bezpečnosť	3	6	6	9
Hospodárska oblasť	2	-2	- 2	6
Životné prostredie	3	0	0	0
Sociálna oblasť	2	0	0	0
Na ďalšie predpisy EÚ	1	- 2,2	2,8	2,2
VÁŽENÝ SÚČET		1,8	6,8	17,2

Tabuľka 49: Multikriteriálna analýza pre celoeurópskych poskytovateľov letových navigačných služieb

Z analýzy na základe viacerých kritérií vyplýva, že žiadna možnosť nemá celkový negatívny vplyv. Možnosť 8C však má omnoho lepšie hodnotenie ako možnosti 8A a 8B.

Hodnotenie možnosti 8C prevyšuje ostatné možnosti predovšetkým z hľadiska bezpečnosti a hospodárskeho hľadiska.

Agentúra preto zahrнула túto možnosť 8C (t. j. agentúra certifikuje a vykonáva dohľad nad samostatnými subjektmi ponúkajúcimi letové navigačné služby v 4 a viac štátoch) do svojho stanoviska.

3. Závery

Po vyhodnotení vplyvu každej posudzovanej možnosti vzhľadom na osobitné ciele navrhovanej politiky z bezpečnostného, hospodárskeho, environmentálneho a sociálneho hľadiska, ako aj vo vzťahu k iným politikám, sa agentúra domnieva, že rozšírenie jej právomocí na úpravu bezpečnosti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb je odôvodnené, najmä vzhľadom na bezpečnostné a hospodárske výhody.