

HODNOTENIE VPLYVU PRÁVNEJ ÚPRAVY

**ROZŠÍRENIA ROZSAHU PÔSOBNOSTI ZÁKLADNÉHO NARIADENIA EASA
NA REGULÁCIU BEZPEČNOSTI A INTEROPERABILITY LETÍSK**

OBSAH

ZOZNAM POUŽITÝCH SKRATIEK.....	5
ZHRNUTIE.....	7
1. ÚVOD A ROZSAH	10
1.1 VÝVOJ PRÁVNÝCH PREDPISOV EÚ O BEZPEČNOSTI LETECTVA	10
1.2 ROZSAH TOHTO HODNOTENIA VPLYVU PRÁVNEJ ÚPRAVY	12
1.3 ITERATÍVNY PROCES HODNOTENIA VPLYVU	14
1.3.1 „Lepšia regulácia“	14
1.3.2 Identifikácia problému	14
1.3.3 Predbežné hodnotenie vplyvu	14
1.3.4 Vyhodnotenie administratívnych nákladov	15
1.3.5 Predložené RIA	17
1.3.6 Konečné hodnotenie vplyvu.....	17
2. HODNOTENIE VPLYVU PRÁVNEJ ÚPRAVY	18
2.1 PRÍSTUP K HODNOTENIU VPLYVU	18
2.1.1 Kvalitatívne a kvantitatívne hodnotenie.....	18
2.1.2 Metodika hodnotenia.....	18
2.2 ORGANIZÁCIA PROCESU	20
2.2.1 Medziútvarová riadiaca skupina.....	20
2.2.2 Konzultácie so zainteresovanými stranami	21
2.3 ANALÝZA PROBLÉMOV.....	24
2.3.1 Úroveň bezpečnosti na letiskách EÚ.....	24
2.3.1.1 Definície	24
2.3.1.2 Rozsah štúdie.....	25
2.3.1.3 Fázy letu	25
2.3.1.4 Kategórie udalostí	26
2.3.1.5 Smrteľné nehody na letiskách	29
2.3.1.6 Spúšťacie udalosti	30
2.3.1.7 Udalosti počas parkovania alebo rolovania.....	33
2.3.1.8 Udalosti súvisiace s VPD	35
2.3.1.9 Letúny a vrtuľníky pod 2 250 kg.....	36
2.3.1.10 Zhrnutie analýzy bezpečnosti letísk	36
2.3.2 Regulačný rámec	37
2.3.2.1 Globálny regulačný rámec: ICAO.....	37
2.3.2.2 Tvorba predpisov a normalizácia v Európe.....	38
2.3.2.3 Roztrieštený regulačný rámec	39
2.3.3 Organizácie a procesy na národnej úrovni	40
2.3.3.1 Oddelenie dohľadu nad bezpečnosťou	40
2.3.3.2 Prevádzkové funkcie plnené orgánmi verejnej správy.....	42
2.3.3.3 Súčasná snaha o dozor nad bezpečnosťou letísk.....	43
2.3.4 Závery a odôvodnenie zásahu EÚ.....	45
2.4 CIELE A UKAZOVATELE	46

2.4.1 Ciele	46
2.4.2 Všeobecné ciele	46
2.4.3 Osobitné ciele	46
2.4.4 Operatívne ciele	47
2.4.5 Ukazovatele	48
2.5 DOSTUPNÉ MOŽNOSTI	52
2.5.1 Možnosti predbežného hodnotenia vplyvu	52
2.5.2 Možnosti uvažované v tomto RIA	52
2.6. ANALÝZA VPLYVU PÔSOBNOSTI SPOLOČNÝCH PREDPISOV EÚ	55
2.6.1 Alternatívne možnosti	55
2.6.2 Cieľová skupina a počet dotknutých subjektov	55
2.6.2.1 Letiská	55
2.6.2.2 Prevádzkovatelia letísk	61
2.6.2.3 Pozemná obsluha letísk	62
2.6.2.4 Príslušné úrady	63
2.6.2.5 Prehľad ovplyvnených subjektov	64
2.6.3 Vplyv na bezpečnosť	64
2.6.4 Hospodársky účinok	66
2.6.4.1 Kontrola dodržiavania noriem agentúrou	66
2.6.4.2 Certifikácia letísk	68
2.6.4.3 Systém riadenia bezpečnosti a kvality	72
2.6.4.4 Náklady na škody počas rolovania a parkovania	75
2.6.4.5 Spoločné predpisy	75
2.6.4.6 Programy spôsobilosti pre zamestnancov letiska	76
2.6.4.7 Technické požiadavky v technických podmienkach certifikácie	77
2.6.4.8 Zhrnutie hospodárskych účinkov	77
2.6.5 Environmentálne účinky	78
2.6.6 Sociálny dosah	78
2.6.7 Vplyv na iné letecké požiadavky mimo súčasnej pôsobnosti EASA	80
2.6.8 Multikriteriálna analýza (MCA) a odporúčaná možnosť	80
2.7 ANALÝZA ÚČINKOV PREDPISOV A IMPLEMENTAČNÝCH PROSTRIEDKOV PRE LETISKOVÉ ZARIADENIA	81
2.7.1 Alternatívne možnosti	81
2.7.2 Cieľová skupina a počet dotknutých subjektov	81
2.7.2.1 Príslušné úrady	81
2.7.2.2 Letiská	81
2.7.2.3 Prevádzkovatelia letísk	82
2.7.2.4 Pozemná obsluha letísk	84
2.7.2.5 Organizácie, ktoré projektujú a vyrábajú letiskové zariadenia	85
2.7.2.6 Organizácie, ktoré udržujú letiskové zariadenia	86
2.7.2.7 Prehľad ovplyvnených subjektov	86
2.7.3 Vplyv na bezpečnosť	86
2.7.4 Hospodársky účinok	87
2.7.5 Environmentálne účinky	89
2.7.6 Sociálny dosah	89
2.7.7 Vplyv na iné letecké požiadavky mimo súčasnej pôsobnosti EASA	91
2.7.8 Multikriteriálna analýza (MCA) a odporúčaná možnosť	91
2.8 ANALÝZA VPLYVU CERTIFIKAČNÉHO PROCESU	91
2.8.1 Alternatívne možnosti	91

2.8.2 Cieľová skupina a počet dotknutých subjektov	92
2.8.2.1 Prevádzkovatelia letísk.....	92
2.8.2.2 Príslušné úrady	92
2.8.2.3 Prehľad ovplyvnených subjektov	93
2.8.3 Vplyv na bezpečnosť.....	93
2.8.4 Hospodársky účinok.....	93
2.8.4.1 Prevádzkovatelia letísk.....	93
2.8.4.2 Príslušné úrady	94
2.8.4.3 Zhrnutie hospodárskych účinkov	95
2.8.5 Environmentálne účinky	96
2.8.6 Sociálny dosah.....	96
2.8.7 Vplyv na iné letecké požiadavky mimo súčasnej pôsobnosti EASA.....	96
2.8.8 Multikriteriálna analýza (MCA) a odporúčaná možnosť	96
2.9. ANALÝZA VPLYVOV POVERENIA POSUDZUJÚCICH ORGÁNOV	97
2.9.1 Alternatívne možnosti	97
2.9.2 Cieľová skupina a počet dotknutých subjektov	97
2.9.2.1 Letiská, prevádzkovatelia a poskytovatelia pozemnej obsluhy	97
2.9.2.2. Príslušné úrady	98
2.9.2.3 Posudzujúce orgány.....	98
2.9.2.4 Prehľad ovplyvnených subjektov	99
2.9.3 Vplyv na bezpečnosť.....	99
2.9.4 Hospodársky účinok.....	100
2.9.4.1 Akreditácia posudzujúcich orgánov	100
2.9.4.2 Certifikácia letísk	102
2.9.4.3 Zhrnutie hospodárskych účinkov	103
2.9.5 Environmentálne účinky	104
2.9.6 Sociálny dosah.....	104
2.9.7 Vplyv na iné letecké požiadavky mimo súčasnej pôsobnosti EASA.....	106
2.9.8 Multikriteriálna analýza (MCA) a odporúčaná možnosť	106
2.10 ANALÝZA VPLYVU ZAMESTNANCOV ZÁCHRANNÝCH A HASIČSKÝCH SLUŽIEB (RFFS) .	107
2.10.1 Alternatívne možnosti	107
2.10.2 Cieľová skupina a počet dotknutých subjektov	107
2.10.3 Vplyv na bezpečnosť.....	107
2.10.4 Hospodársky účinok.....	108
2.10.5 Environmentálne účinky	108
2.10.6 Sociálny dosah.....	108
2.10.7 Vplyv na iné letecké požiadavky mimo súčasnej pôsobnosti EASA.....	109
2.10.8 Multikriteriálna analýza (MCA) a odporúčaná možnosť	109
3. ZÁVERY	110

Zoznam použitých skratiek

AEA	Association of European Airlines	Asociácia európskych leteckých spoločností
AIB	Accident Investigation Body	orgán na vyšetrovanie leteckých nehôd
AIP	Aeronautical Information Publication	letecká informačná príručka
AIS	Aeronautical Information Service	Letecká informačná služba
AMC	Acceptable Means of Compliance	prijateľný spôsob plnenia
ANS	Air Navigation Services	letecké navigačné služby
ANSP	Air Navigation Service Provider	poskytovateľ leteckých navigačných služieb
AOA	Airport Operators Association	asociácia prevádzkovateľov letísk
ATM	Air Traffic Management	manažment letovej prevádzky
ATS	Air Traffic Services	letové prevádzkové služby
CFIT	Controlled Flight Into Terrain	riadený let do terénu
CRD	Comment Response Document	dokument pripomienok a odpovedí
CS	Certification Specification	technické podmienky certifikácie
DOA	Design Organisation Approval	schválenie projekčnej organizácie
EASA	European Aviation Safety Agency	Európska agentúra pre bezpečnosť letectva
EK	European Commission	Európska komisia
ECAC	European Civil Aviation Conference	Európska konferencia civilného letectva
ER/ERs	Essential Requirement(s)	základná požiadavka (základné požiadavky)
ESARR	EUROCONTROL Safety Regulatory requirements	požiadavky na regulovanie bezpečnosti, ktoré vypracoval EUROCONTROL
ESO	European Standard Organisations	európske normalizačné organizácie
ETSO	European Technical Standard Order	európsky technický normalizačný príkaz
EÚ	European Union	Európska únia
FAA	Federal Aviation Administration	Federálny úrad pre letectvo USA
FSF	Flight Safety Foundation	Nadácia letovej bezpečnosti
FTE	Full Time Equivalent	ekvivalent plného úväzku
GAP	Ground Accident Prevention programme	Program prevencie pozemných nehôd
GASR	Group of Aerodrome Safety Regulators	Zoskupenie regulátorov bezpečnosti letísk
IATA	International Air Transport Association	Medzinárodné združenie leteckých dopravcov

ICAO	International Civil Aviation Organisation	Medzinárodná organizácia civilného letectva
ICB	Industry Consultation Body	Poradný orgán priemyslu
IFR	Instrument Flight Rules	pravidlá letu podľa prístrojov
ILS	Instrument Landing System	system zariadení na presné priblíženie
IMC	Instrument Meteorological Conditions	Meteorologické podmienky letu podľa prístrojov
IRs	Implementing Rules	vykonávacie predpisy
IS-SG	Inter-Service Steering Group	medziútvarová riadiaca skupina
JAA	Joint Aviation Authorities	Spojené letecké úrady
JAR	Joint Aviation Requirements	jednotné letecké predpisy
MCA	Multi Criteria Analysis	multikriteriálna analýza
MS	Member State	členský štát
MTOM	Maximum Take Off Mass	maximálna vzletová hmotnosť
NAA	National (or Civil) Aviation Authority	národný (alebo civilný) letecký úrad
NPA	Notice for Proposed Amendment	oznámenie o navrhovanej zmene
NPV	Net Present Value	čistá súčasná hodnota
OPS	Operations	prevádzka
POA	Production Organisation Approval	schválenie výrobnjej organizácie
QMS	Quality Management System	system manažmentu/riadenia kvality
RFFS	Rescue & Fire Fighting Services	záchranné a hasičské služby
RIA	Regulatory Impact Assessment	hodnotenie vplyvu právnej úpravy/právnych predpisov
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft	hodnotenie bezpečnosti lietadla tretej krajiny
SARPs	Standards And Recommended Practices	normy a odporúčané postupy
SES	Single European Sky	jednotné európske nebo
SESAR	Single European Sky ATM Research	výskum manažmentu letovej prevádzky v rámci jednotného európskeho neba
SMS	Safety Management System	system riadenia bezpečnosti
SSCC	Safety Standards Consultative Committee	Konzultačný výbor pre normy bezpečnosti
VPD	Runway	vzletová a pristávacia dráha

Zhrnutie

Účelom tohto hodnotenia vplyvu právnej úpravy (RIA) je vyhodnotiť z európskeho hľadiska potenciálne dôsledky rozšírenia základného nariadenia o EASA č. 1592/2002 na bezpečnosť a interoperabilitu letísk.

Toto RIA vychádza z predchádzajúceho posúdenia vplyvu, vypracovaného v roku 2005 z iniciatívy služieb Komisie a z posúdenia administratívnych nákladov, vypracovaného službami Komisie v roku 2006. Toto RIA vypracovala agentúra podľa metodiky, ktorú schválil výkonný riaditeľ agentúry podľa bodov 3.4 a 5.3 postupu tvorby predpisov agentúry, schváleného jej správnu radou.

Toto RIA odhaduje iba základné (nie administratívne) náklady. Okrem toho uvádza len veľmi súhrnné informácie o stanoviskách zainteresovaných strán, pretože tie boli prezentované v CRD 06/2006, ktorý uverejnila agentúra 5. mája 2007.

RIA dopĺňa vecné stanovisko agentúry, ktoré sa zaoberá týmito problémami:

- Náklady na nehody alebo incidenty súvisiace s bezpečnosťou letectva na letiskách alebo v ich blízkosti zapríčinené faktormi letiska sa v štátoch EÚ 27 + 4 odhadujú rádovo na 1 164 mil. EUR/rok (v r. 2006).
- V ostatných rokoch zaznamenala ECAC okolo 400 nehôd ročne počas fázy vzletu alebo pristávania lietadiel pod 2 250 kg, ktoré často používajú menšie verejné letiská.
- Globálny regulačný rámec ICAO neposkytuje európskemu občanovi očakávanú dostatočnú úroveň ochrany.
- Európsky regulačný rámec bezpečnosti letectva je roztrieštený.
- Oddelenie regulačných funkcií od prevádzky letiska nie je 100 percentne jasné vo všetkých štátoch EÚ 27 + 4.
- Paralelné, 27 + 4-násobná tvorba predpisov vedie k neracionálnemu využívaniu zdrojov.

V kontexte všeobecných politík EÚ boli identifikované všeobecné, osobitné a operatívne ciele riešenia zistených problémov. Ukazovatele výsledkov použité v tomto RIA sú zladené s osobitnými cieľmi.

Vo vzťahu k otázkam zahrnutým do NPA 06/2006 bolo identifikovaných a podrobne riešených päť skupín, pozostávajúcich vždy z troch alternatívnych možností:

- Na 2. otázku o zamestnancoch RFFS: možnosť 2A (žiadna osobitná úprava týkajúca sa zamestnancov leteckej záchranej a hasičskej služby), možnosť 2B (schéma odbornej spôsobilosti a zdravotné požiadavky na zodpovednosť prevádzkovateľa letiska) a možnosť 2C (zamestnanci RFFS licencovaní príslušným úradom).
- Na 3. otázku o pôsobnosti budúcich právnych predpisov EÚ: možnosť 3A (len letiská slúžiace leteckým obchodným službám), možnosť 3B (všetky verejné letiská) a možnosť 3C (všetky letiská dokonca aj neverejné).
- Na 4. a 9. otázku o letiskových zariadeniach: možnosť 4A (žiadne osobitné nariadenie o letiskových zariadeniach na úrovni EÚ), možnosť 4B (spoločné predpisy EÚ pre „neštandardné“ zariadenia a ich konštrukciu a výrobu, plus vyhlásenie o overení podpísané prevádzkovateľom letiska) a možnosť 4C (spoločné predpisy EÚ pre „neštandardné“ zariadenia a ich konštrukciu a výrobu, ale overenie implementovaného zariadenia ako neoddeliteľná súčasť procesu certifikácie letiska).

- Na 7. otázku o certifikačnom procese: možnosť 7A (certifikačný proces pre letisko aj jeho manažment na každom pracovisku), možnosť 7B (povinné „jediné“ osvedčenie prevádzkovateľa letísk pre všetky subjekty prevádzkujúce viac letísk) a možnosť 7C (jediné osvedčenie prevádzkovateľa letísk, ak sa oň požiada).
- Na 8. otázku o úlohe posudzujúcich orgánov: možnosť 8A (akreditované posudzujúce orgány splnomocnené na požiadanie certifikovať jednoduchšie letiská alebo prevádzkovateľov), možnosť 8B (akreditované posudzujúce orgány splnomocnené na požiadanie certifikovať akékoľvek letisko alebo ktoréhokoľvek prevádzkovateľa, dokonca aj letiská slúžiace pravidelnej komerčnej leteckej doprave i podľa pravidiel IFR) a možnosť 8C (akreditované posudzujúce orgány, nie príslušné úrady, splnomocnené certifikovať jednoduchšie letiská alebo ich prevádzkovateľov).

Tri možnosti pri každej skupine boli posudzované vzhľadom na svoj bezpečnostný, hospodársky, environmentálny a sociálny dosah a vzťah k iným nariadeniam. Nadväzne boli porovnávané multikriteriálnou analýzou s použitím bezrozmerných „vážených hodnotení“.

Po posúdení dosahu každej zvažovanej možnosti na osobitné ciele navrhovanej stratégie navrhuje agentúra vo svojom stanovisku tieto vybrané možnosti:

- možnosť 3B, týkajúcu sa pôsobnosti právnych predpisov EÚ o bezpečnosti a interoperabilite letísk (t. j. aby všetky verejné letiská podliehali spoločným predpisom EÚ), pretože dosiahla dvakrát lepšie hodnotenie v oblasti bezpečnosti než alternatívne možnosti; pretože je najlacnejšia a pretože by pri nej mohli prevádzkovatelia letísk a poskytovatelia pozemných služieb vytvoriť významný počet nových kvalifikovaných pracovných príležitostí v súkromnom sektore,
- možnosť 4C týkajúcu sa regulácie letiskových zariadení (t. j. osobitných predpisov a/alebo ETSO, keď je to potrebné z bezpečnostných dôvodov; predpisov pre súvisiace projekčné a výrobné organizácie; vyhlásenia o zhode vyrobeného zariadenia podpísaného výrobcom; implementácie na letisku, prevádzky alebo používania a údržby v rámci zodpovednosti prevádzkovateľa letiska, overovaných počas certifikácie letiska: t. j. žiadne samostatné vyhlásenie o overovaní na letisku), pretože dosiahla oveľa lepšie hodnotenie z hľadiska bezpečnosti než možnosť 4A; pretože vybraná možnosť 4C by mohla položiť základy pre lepší environmentálny manažment na letiskách a pretože by mohla zlepšiť kvalitu aj kvantitu pracovných príležitostí v organizáciách, ktoré projektujú a vyrábajú letiskové zariadenia, a je zároveň lacnejšia než možnosť 4B,
- možnosť 7C týkajúcu sa procesu certifikácie prevádzkovateľov letísk (t. j. možnosti alternatívne požiadať o vydanie „jediného“ osvedčenia prevádzkovateľa letiska na úrovni spoločnosti prevádzkovateľom, ktorí riadia viacero letísk a zriadili centrálné funkcie manažmentu bezpečnosti, kvality a vnútorného auditu), pretože dosiahla dvakrát lepšie hodnotenie ako alternatívna možnosť 7B, najmä zo sociálneho hľadiska, lebo nevedie k zníženiu počtu pracovných miest a nenúti prevádzkovateľa letiska reorganizovať firmu. Navyše možnosť 7C bude mať aj pozitívny hospodársky účinok (t. j. povedie k určitým úsporám),
- možnosť 8A týkajúcu sa úlohy posudzujúcich orgánov (t. j. splnomocnenia posudzujúcich orgánov akreditovaných agentúrou, aby certifikovali menej komplexné letiská a ich prevádzkovateľov, ale v takom prípade, aby žiadateľ podľa vlastnej vôle poslal svoju žiadosť buď príslušnému leteckému úradu, alebo posudzujúcemu orgánu), pretože dosiahla aspoň dvakrát lepšie hodnotenie ako alternatívne možnosti a najmä preto, že možnosť 8A prevýšila alternatívnu možnosť 8C z bezpečnostných a sociálnych hľadísk, lebo, hoci minimálne, predsa len vedie k hospodárskym úsporám,

- Možnosť 2B týkajúca sa zamestnancov RFFS (t. j. ustanovenia osobitných leteckých požiadaviek na ich odbornú a zdravotnú spôsobilosť, za ktorej preukázanie zodpovedá prevádzkovateľ letiska), pretože okrem pozitívneho hodnotenia z hľadiska bezpečnosti dosiahla vo všeobecnosti trikrát lepšie hodnotenie než alternatívna možnosť 2C. Možnosť 2B hodnotením prevyšuje možnosť 2C najmä v sociálnej oblasti a v oblasti globálnej harmonizácie.

Uvedené návrhy sú tiež v súlade so stanoviskami viacerých úradov/orgánov administratívy aj priemyslu vyjadrenými počas rozsiahlych konzultácií a najmä v rámci 3010 pripomienok k NPA 06/2006 a 103 reakcií na súvisiaci CRD.

Súhrnne, žiadna z vybraných piatich možností nemala negatívny vplyv na bezpečnosť. Naopak, štyri z nich (t. j. 3B, 4C, 8A a 2B) mali oproti príslušným alternatívam najlepšie bezpečnostné hodnotenie. Jedinou výnimkou je možnosť 7C („jediné“ osvedčenie), keďže v tomto prípade sa pri všetkých možnostiach predpokladal neutrálny vplyv na bezpečnosť.

Náklady súvisiace s rozšírením pôsobnosti agentúry na reguláciu bezpečnosti a interoperability letísk boli odhadnuté v predbežnom hodnotení vplyvu v roku 2005 na 4,4 až 6,5 mil. EUR/rok (v r. 2005) (len mzdové a režijné náklady agentúry). V tomto RIA agentúra odhadla zvýšenie svojich priamych nákladov na 3150 tis. EUR/rok, čo je približne 50 % uvedeného predbežného odhadu. To neprekvapuje, keďže vo vyššej sume boli zahrnuté aj ATM/ANS. Služby Komisie znovu prepočítali tieto náklady v roku 2006 na asi 7,5 mil. EUR/rok (nielen vrátane priamych nákladov agentúry, ale aj všetkých zúčastnených strán s 1500 letiskami v pôsobnosti legislatívy EÚ). V tomto RIA sa celková suma odhaduje na ca. 21 mil. EUR (t. j. 3 mil. EUR na zvýšené ročné náklady agentúry + zvyšok na náklady ostatných účastníkov), čo stále potvrdzuje, že hĺbka analýzy bola primeraná. Je však potrebné pripomenúť, že odhadované náklady leteckých nehôd a incidentov zapríčinené faktormi letiska (infraštruktúrou, zariadeniami, prevádzkou) v EÚ 27 + 4 boli okolo 1 164 000 tis. EUR/rok (r. 2006), t. j. 125-násobne vyššie. Teda, ak by návrh agentúry dosiahol len 2 % kvantitatívny prínos bezpečnosti (t. j. 23 280 tis. EUR/rok) bolo by to rádovo v rovnakej výške ako odhadované celkové náklady navrhovanej stratégie.

Navyše, navrhovaná stratégia položí základy aj pre možný environmentálny prínos v budúcnosti.

V sociálnej oblasti by okrem príspevia k rozvoju vnútorného trhu a pracovnej mobility mohla navrhovaná stratégia vytvoriť okolo 530 nových pracovných príležitostí v EÚ 27 + 4, z toho 21 v agentúre, 67 v úradoch a zvyšok v súkromnom sektore.

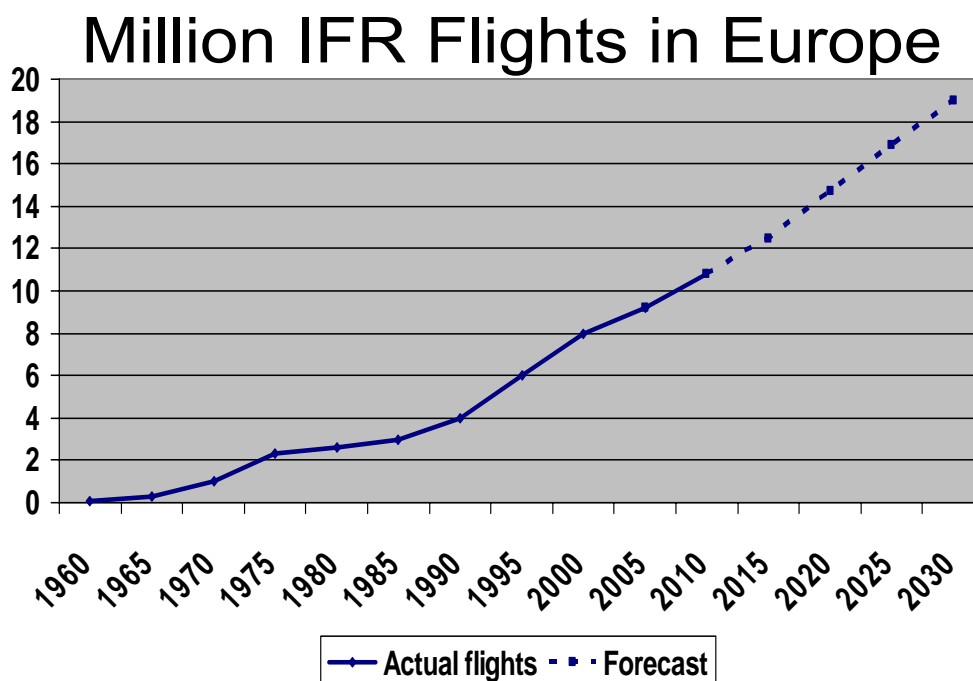
A napokon, navrhovaná stratégia by mohla tiež prispieť nielen k lepšiemu zladeniu nariadenia o bezpečnosti a interoperabilite letísk so základným nariadením 1592/2002 o EASA, ale aj s „novým prístupom“ a s „jednotným európskym nebom“.

Na základe tohto RIA sa teda rozšírenie pôsobnosti EASA na bezpečnosť a interoperabilitu letísk považuje za odôvodnené, najmä so zreteľom na bezpečnostné, sociálne a hospodárske prínosy. Preto sa odporúča začať potrebné činnosti, aby Komisia mohla predložiť legislatívny návrh na spoločné rozhodnutie do roku 2008.

1. Úvod a rozsah

1.1 Vývoj právnych predpisov EÚ o bezpečnosti letectva

Od roku 1987 do roku 1992 prijal európsky zákonodarca 3 nadväzujúce „balíky právnych predpisov“ s cieľom liberalizovať služby leteckej dopravy na vnútornom trhu. To viedlo k dramatickému zvýšeniu počtu letov z asi 3 miliónov ročne v polovici osemdesiatych rokov na asi 10 miliónov dnes. Podľa dlhodobej prognózy organizácie EUROCONTROL (scenár C, t. j. udržateľný hospodársky rast, ale aj prísnejšie environmentálne predpisy) sa v nasledujúcich desaťročiach očakáva rast dopravy, ako vidieť na obrázku 1.



Source: EUROCONTROL Long Term Forecast 2006-2025

EN

Million IFR Flights in Europe

Actual flights

Forecast

Source: EUROCONTROL Long Term Forecast 2006-2025

SK

Milión letov podľa pravidiel letu podľa prístrojov v Európe

Skutočné lety

Prognóza

Zdroj: EUROCONTROL, dlhodobá prognóza 2006 – 2025

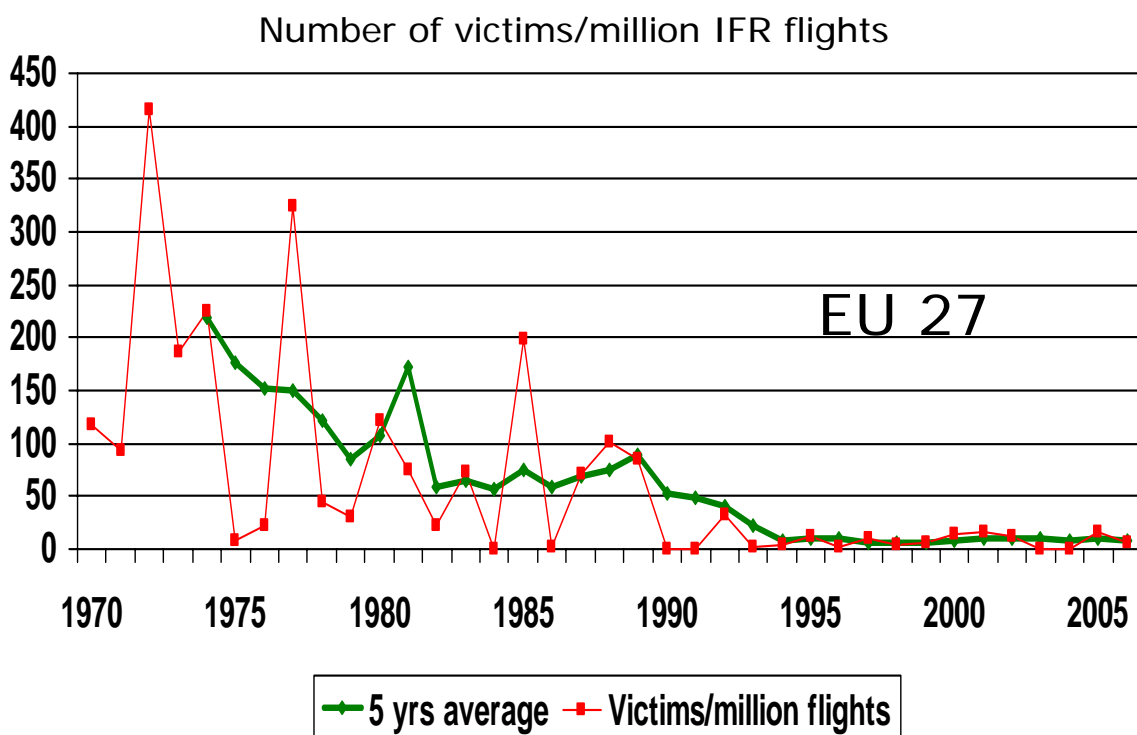
Obrázok 1: Vývoj leteckej dopravy v Európe

Tento proces liberalizácie priniesol občanom viac priamych tratí, vyššie frekvencie a nižšie ceny. „Deregulácia“ rozšírená na bezpečnostné hľadiská však mohla poškodiť ochranu života samotných občanov. Preto zákonodarca paralelne s liberalizáciou trhu sprísnil nariadenie o bezpečnosti letectva na úrovni Spoločenstva.

Hlavnými míľníkmi na tejto ceste sú:

- smernica 91/670/EHS o vzájomnom uznávaní leteckých licencií,
- nariadenie 91/3922/EHS o harmonizácii technických požiadaviek a letectva,
- smernica 94/56/ES o zriadení „nezávislých“ orgánov na vyšetrovanie leteckých nehôd,
- základné nariadenie o EASA 1592/2002,
- smernica 2003/42 o hlásení udalostí súvisiacich s bezpečnosťou,
- smernica 2004/36 o bezpečnosti lietadiel tretích štátov,
- „balík“ 4 nariadení (t. j. 549, 550, 551 a 552) z r. 2004 o „jednotnom európskom nebi“, ktorým bola zavedená zásada rozlišovania medzi poskytovateľmi a regulátormi bezpečnosti dokonca aj v oblastiach manažmentu letovej prevádzky (ATM) a letových navigačných služieb (ANS),
- nariadenie 2111/2005 o „čiernej listine“,
- nariadenie 1899/2006 týkajúce sa obchodnej leteckej dopravy EÚ (tzv. EU-OPS).

Dva procesy liberalizácie trhu a sprísnenia bezpečnostných predpisov sú ako dve rovnobežné koľajnice. Štatistické údaje ukazujú, že priemerná úmrtnosť na milión letov IFR v Európe klesla z približne 100 obetí/milión letov začiatkom osemdesiatych rokov na približne 10 v súčasnosti, t. j. o 20 rokov neskôr, ako znázorňuje obrázok 2:



EN
Number of victims/million IFR flights

5 yrs average
victims/million flights

SK
Počet obetí /milión letov podľa pravidiel letu podľa prístrojov v Európe
5-ročný priemer
počet obetí/mil. letov

Obrázok 2: Zníženie počtu obetí na milión letov

Hoci je ťažké preukázať s absolútnou istotou priamu súvislosť medzi pomerným poklesom počtu obetí a lepším bezpečnostným nariadením, treba si predsa len všimnúť, že tieto dva paralelné procesy priniesli občanovi, vo všeobecnosti, významný prospech, pokiaľ ide o dostupnú ponuku na trhu, ako aj o úroveň bezpečnosti.

Potom je potrebné zdôrazniť, na ktoré oblasti letectva sa už vzťahujú spoločné predpisy EÚ alebo pôsobnosť agentúry, aby sa zistili potenciálne medzery. Uvedené oblasti sú v tabuľke 1:

Oblasť	V pôsobnosti predpisov EÚ	V pôsobnosti EASA	
		Platné základné nariadenie	1. rozšírenie základného nariadenia ¹
Letová spôsobilosť	X	X	
Obchodná letecká doprava	X		X
Neobchodná letecká doprava			X
Licencovanie letových posádok			X
Bezpečnosť cudzích lietadiel	X		
Bezpečnosť cudzích prevádzkovateľov			X
Čierna listina	X		
Letiská	G A P		
Funkcie ATM (t. j. manažment toku a manažment vzdušného priestoru)	X		
Letové prevádzkové služby (ATS)	X		
Liberalizované letové navigačné služby (COM, NAV, SUR, AIS)	X		
Zber a analýza bezpečnostných údajov	X		X
Nezávislé vyšetrovanie nehôd	X		

Tabuľka 1: Oblasti bezpečnosti letectva v pôsobnosti spoločných predpisov EÚ

V uvedenej tabuľke si treba všimnúť, že letiská sú jedinou oblasťou, v ktorej dnes nie sú ustanovené spoločné bezpečnostné predpisy na úrovni EÚ.

V rámci výrazne zníženého počtu smrteľných nehôd obchodného letectva v EÚ za posledné desaťročie si možno tiež všimnúť, že skutočne katastrofálne sa vyskytli na letisku (napr. 8. októbra 2001 na Linate).

1.2 Rozsah tohto hodnotenia vplyvu právnej úpravy

Zámerom tohto dokumentu je teda analyzovať dosah možného opatrenia Spoločenstva na úpravu bezpečnosti a interoperability letísk. Podrobnejšie:

- Pri hospodárskom hodnotení dosahu sa vzali do úvahy len základné náklady, pretože administratívne náklady odhadovali služby Komisie.

¹ Ako je uvedené v legislatívnom návrhu Komisie KOM(2005) 579 v konečnom znení z 15. novembra 2005, v súčasnosti v spoločnom rozhodovacom procese.

- Celkom podrobne sa tu neanalyzovali stanoviská/odpovede účastníkov, pretože boli zhrnuté v dokumente pripomienok a odpovedí (CRD 06/2006), ktorý uverejnila agentúra na svojich webových stránkach 5. mája 2007. Takže v tomto RIA sú uvedené iba niektoré významné sumárne údaje pochádzajúce z konzultácie s účastníkmi.

1.3 Iteratívny proces hodnotenia vplyvu

1.3.1 „Lepšia regulácia“

Podľa zásady „lepšej regulácie“ vykoná EASA dôkladné hodnotenie vplyvu právnej úpravy vždy keď vypracuje stanovisko. Rovnaká zásada si vyžaduje od Komisie, aby sama vyhodnotila vplyv, keď predkladá zákonodarcovi akýkoľvek návrh.

Po identifikácii problému, ako je uvedené ďalej v pododseku 1.3.2, bola práca organizovaná so snahou obmedziť duplicitu úsilia. Komisia preto vykonala predbežné hodnotenie vplyvu a hodnotenie administratívnych nákladov, zatiaľ čo agentúra vypracovala tento dokument.

Nasledujúce pododseky tejto 1. kapitoly poskytujú pre lepšiu prehľad súhrnné informácie o práci, ktorá už bola vykonaná, ako aj o nasledujúcich krokoch procesu hodnotenia vplyvu.

1.3.2 Identifikácia problému

Ako už bolo zdôraznené, od začiatku sedemdesiatych rokov (s asi 200 obeťami na milión letov s IFR) ca. do r. 1995 (s poklesom na asi 10 obeťami na milión letov IFR) sa výrazne zvýšila bezpečnosť obchodného letectva v Európe. Odvtedy však, napriek významným technickým zlepšeniam, uvedený smutný pomer ostal takmer nezmenený. Aby sa tento pomer ďalej znížil, je potrebné konať nielen v oblasti technológií, ale aj v iných oblastiach „reťazca bezpečnosti“. V oblasti letísk by sa mali vyriešiť najmä tieto hlavné problémy:

- nejednotné uplatňovanie noriem ICAO v členských štátoch (každý rozdiel možno oznámiť; právne texty sa vždy líšia a nadobúdajú účinnosť v rôznych dňoch),
- nejednotné (nepovinné) uplatňovanie odporúčaní ICAO,
- nejednotná a nekoordinovaná realizácia zlepšovacích opatrení, ktoré prijali európske medzivládne subjekty (napr. EUROCONTROL),
- potreba stáleho zvyšovania úrovne bezpečnosti s ohľadom na nepretržitý rast dopravy predpokladaný v nasledujúcich desaťročiach (t. j. okolo + 3 % ročne),
- potreba „celkového systémového prístupu“ pokrývajúceho vzdušný a pozemný segment (t. j. uváženia odletových a príletových tratí vo vzťahu k miestnym prekážkam, neoddeliteľnej súčasti bezpečnosti letiska na úrovni základných požiadaviek a neoddeliteľnej súčasti cyklu leteckej prevádzky), ako aj ľudí a organizácií a ich príslušných organizačných rozhraní s osobitným významom pre letiskovú bezpečnosť, pričom rôzni aktéri (napr. prevádzkovatelia letísk a poskytovatelia pozemných služieb) vykonávajú rôzne prevádzkové úlohy,
- roztrieštenosť tvorby predpisov v oblasti bezpečnosti letectva na európskej úrovni (členské štáty, Zoskupenie regulátorov bezpečnosti letísk – GASR atď....), ktorá vedie najmä k plytvaniu zdrojmi na právnu transpozíciu pri 27 paralelných procesoch tvorby predpisov a rôznorodých spôsoboch a prostriedkoch konzultácií so zúčastnenými stranami.

1.3.3 Predbežné hodnotenie vplyvu

Predbežné hodnotenie vplyvu vykonal v roku 2005 konzultant na základe zmluvy s Komisiou. Úplná správa je na nahliadnutie (v angličtine) na stránkach: http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/studies/doc/finalized/2005_09_15_atm_en.pdf . Štúdia dospela k záveru, že rozšírenie pôsobnosti EASA bolo skutočne najlogickejšou, najefektívnejšou a najúčinnnejšou možnosťou. V súlade so stanoviskom konzultantskej spoločnosti by rozšírenie EASA bolo významným prínosom predovšetkým v porovnaní s „nulovým“ variantom.

Navyše náklady na rozšírenie pôsobnosti EASA na bezpečnosť letísk, manažment letovej prevádzky (ATM) a letové navigačné služby (ANS) uvedený konzultant odhadol rádo vo na:

- 4,4 až 6,5 mil. EUR/rok (úroveň 2005) v prípade rozšírenia mandátu agentúry a vyčíslenia len nákladov agentúry (t. j. pri ostatných zúčastnených stranách konzultant poskytol len kvalitatívne úvahy);
- 4,6 až 6,9 mil. EUR/rok v prípade rozšírenia mandátu organizácie EUROCONTROL, ktoré bolo jednou z hodnotených alternatívnych možností;
- 7,5 až 8,5 mil. EUR/rok v prípade vytvorenia úplne novej agentúry Spoločenstva pre regulačné úlohy v uvažovaných oblastiach.

Za zmienku stojí, že v uvedenom predbežnom hodnotení sa genericky používa pojem „letisko“ (*airport*) ako v oznámení Komisie 578 z 15. novembra 2005, a pritom tam nie je ani pokus o vyčíslenie počtu dotknutých subjektov. V rámci predbežnej štúdie to bolo vhodné. Nadväzne agentúra s poznámkou, že súčasťou „letiska“ (*airport*) je obvykle aj terminál pre cestujúcich², kým ICAO v prílohe 14 a Zoskupenie regulátorov bezpečnosti letísk (GASR) používajú pojem „letisko“ (*aerodrome*) s cieľom obmedziť hľadisko na leteckú bezpečnosť, skutočne od uverejnenie NPA 14/2006 zvolila používanie pojmu „letisko“ (*aerodrome*). Zúčastnené strany túto voľbu podporili.

1.3.4 Vyhodnotenie administratívnych nákladov

Administratívne náklady, označované aj ako režijné alebo nepriame náklady, sú náklady, ktoré vznikajú pri spoločných cieľoch, pričom nemožno jasne a s určitosťou rozlíšiť, na ktorý projekt boli vynaložené. Podľa usmernení vydaných Generálnym sekretariátom Komisie by sa mali administratívne náklady odhadovať na základe priemerných nákladov na potrebné opatrenie (ceny) vynásobených celkovým počtom opatrení uskutočnených za rok (množstvo). Priemerné náklady na opatrenie sa odhadujú vynásobením tarify (sadzby) (priemerných hodinových nákladov práce vrátane pomernej réžie) a času potrebného na každé opatrenie. Množstvo sa vypočíta ako frekvencia opatrení vynásobená počtom dotknutých subjektov.

Základná rovnica modelu nákladov

$$\Sigma P \times Q$$

kde P (cena) = tarifa × čas

a Q (množstvo) = počet dotknutých subjektov × frekvencia.

Služby Komisie (GR pre energetiku a dopravu koordinovane s medziútvarovou riadiacou skupinou zriadenou *ad hoc*) v roku 2006 potom vykonali niektoré výpočty nákladov postupným „hodnotením administratívnych nákladov uložených právnymi predpismi“ vrátane nákladov uvedených v prílohe 10 aktualizovaných usmernení Európskej komisie pre hodnotenie vplyvu³. Uvedené výpočty však obsahovali nielen administratívne náklady, ale aj priame a základné náklady (napr. na vypracovanie predpisov agentúrou a náklady na certifikáciu letísk) vyplývajúce z možného legislatívneho návrhu. Zvolenú možnosť (t. j. rozšírenie EASA na bezpečnosť letísk) Komisia porovnávala so „*status quo*“ (t. j. s „nulovým variantom“). Na tento účel Komisia sledovala zjednodušený prístup k zberu údajov, odôvodnený povahou iniciatívy (certifikácia letísk už je záväzkom ICAO, ktorú štáty všeobecne vykonávajú) a celkovými odhadovanými nákladmi rádo vo na 10 mil. EUR/rok za celú spoločnosť EÚ. Komplexnejší mechanizmus získavania údajov by nebol primeraný.

² Článok 2 smernice Rady 96/67/ES z 15. októbra 1996 o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 272, 25.10.1996, s. 36 – 45).

³ Európska komisia, Usmernenia pre hodnotenie vplyvu, 15. júna 2005, s aktualizáciou z 15. marca 2006, Brusel, SEK(2005) 791.

Využili sa štatistické údaje, ktoré mali buď EUROSTAT, alebo EUROCONTROL, ako aj informácie z internetu (napr. zo stránok cestovnej informačnej spoločnosti OAG, ktorá na celom svete slúži pri návrhu tratí aj leteckým dopravcom), pracovný návrh Plánu letovej navigácie ICAO EUR, zväzok I, príloha k časti III (z augusta 2006) a databáza AIS organizácie EUROCONTROL, obsahujúca zoznam verejných letísk (konzultovaný 31. augusta 2006). Doplňujúce informácie poskytovali aj členovia GASR.

Služby Komisie napokon odhadli celkové (administratívne a základné) náklady rozšírenia pôsobnosti EASA na bezpečnosť a interoperabilitu letísk pre samotnú agentúru a pre ostatné zúčastnené strany ako sú uvedené v sumárnej tabuľke 2 v eurách (2006):

EUR/rok (2006)

NAJHORŠÍ PRÍPAD (t. j. 1500 letísk; 2 FTE na tvorbu predpisov/štát	„Nulový variant“	Rozšírenie úloh EASA na reguláciu bezpečnosti letísk
<i>Základné náklady</i>	8 335 043,20	6 539 997,60
<i>Administratívne náklady</i>	1 081 908,00	925 843,20
NÁKLADY SPOLU	9 416 951,20	7 465 840,80
Rozdiel		-1 951 110

Tabuľka 2: Náklady na rozšírenie EASA na letiská podľa služieb Komisie

Inými slovami, podľa názoru služieb Komisie, sústredenie regulačnej zodpovednosti za bezpečnosť v EASA prinesie európskemu občanovi mierny hospodársky prospech vďaka úsporám rozsahu a racionalizácii práce rádovo takmer 2 mil. EUR/rok (2006).

Služby Komisie napokon vykonali analýzu citlivosti v záujme zvýraznenia hospodárskeho významu dvoch hlavných parametrov ovplyvňujúcich celkové náklady, a to:

- počtu ekvivalentov plného úväzku (FTE, 1 FTE = 1 človek/rok);
- počtu letísk v pôsobnosti navrhovaných právnych predpisov EÚ.

Keď služby Komisie vyhlásili, že by mohli svoje hodnotenie revidovať, keby EASA sprístupnila viac informácií, predpokladali, že v EASA sa v tom čase venovalo tvorbe predpisov a štandardizácii 12 FTE, a zároveň že priemerne 2, 4 alebo 6 FTE bude v rámci scenára „nulového variantu“ pokračovať v prácach na tvorbe predpisov na národnej úrovni. V analýze citlivosti sa predpokladalo buď 500, 1000, alebo 1500 letísk v pôsobnosti predpisov EÚ. Z výsledkov zhrnutých v nasledujúcej tabuľke 3 možno vidieť, že podľa služieb Komisie aj pri najnákladnejšom z posudzovaných prípadov (t. j. 1500 letísk v pôsobnosti právnych predpisov EÚ a len 2 FTE/štát využívaných na tvorbu predpisov dnes) by bolo rozšírenie EASA lacnejšie než zachovanie terajšej situácie.

<i>Počet letísk v pôsobnosti predpisov</i>	<i>Možnosť</i>	<i>Tvorba predpisov FTE/štat</i>		
		<i>2</i>	<i>4</i>	<i>6</i>
500	NULOVÝ VARIANT	<i>5,159</i>	<i>8,010</i>	<i>11,101</i>
	ROZŠÍRENIE EASA	<i>3,372</i>		
1000	NULOVÝ VARIANT	<i>7,288</i>	<i>10,139</i>	<i>13,230</i>
	ROZŠÍRENIE EASA	<i>5,524</i>		
1500	NULOVÝ VARIANT	<i>9,416</i>	<i>12,268</i>	<i>15,300</i>
	ROZŠÍRENIE EASA	<i>7,465</i>		

Tabuľka 3: Analýza citlivosti vykonaná službami Komisie

Hodnotenie administratívnych (a základných) nákladov službami Komisie sa skutočne opieralo o množstvo predpokladov. Preto sa v štúdií dospelo k záveru, že tieto predpoklady si pravdepodobne vyžadujú úpravy, keď Komisia dostane k veci stanovisko agentúry. Preto je možné, že služby Komisie pravdepodobne budú chcieť upraviť svoje odhady pred predložením legislatívneho návrhu.

1.3.5 Predložené RIA

Toto hodnotenie vplyvu právnej úpravy (RIA) vychádza z dvoch štúdií zhrnutých v odsekoch 1.3.3 a 1.3.4 a je podrobne opísané v kapitole 2. Za každý ďalší predpoklad alebo úvahu obsiahnutú v uvedenej kapitole zodpovedá agentúra. Obzvlášť vzhľadom na to, že počet letísk bez terminálu pre cestujúcich („*aerodromes*“) je väčší ako počet letísk („*airports*“ – s terminálmi pre cestujúcich, ktoré slúžia obchodnej leteckej doprave) osobitná pozornosť sa venovala hodnoteniu potenciálneho dosahu rozsahu pôsobnosti budúcich právnych predpisov.

Toto RIA bolo vypracované podľa metodiky, ktorú schválil výkonný riaditeľ agentúry na základe bodov 3.4 a 5.3 postupu tvorby predpisov agentúry, schváleného jej správnu radou.

Je potrebné znovu pripomenúť, že odlišne od štúdie Komisie podľa predchádzajúceho odseku 1.3.4, toto RIA berie do úvahy len základné náklady a nie čisto administratívne náklady (napr. na pracovné stanice zamestnancov, fotokopírovanie, tlačivá, poštovné atď.).

1.3.6 Konečné hodnotenie vplyvu

Služby Komisie budú zodpovedať za zhrnutie predbežného hodnotenia podľa odseku 1.3.3, svoje hodnotenie administratívnych nákladov a toto RIA, keď navrhnu prijať legislatívny návrh vo veci.

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 sociálneho cieľa (t. j. efektívnejšej a účinnejšej právnej úpravy bezpečnosti letísk) so súčasnou čo najrealistickejšou kvantifikáciou ich účinku na všetky dotknuté osoby.

Musí byť úmerné pravdepodobnému účinku návrhu. Tieto účinky sa musia analyzovať z rôznych hľadísk (bodov). Preto toto RIA, ktoré sa týka sektora letectva a najmä letísk, uvažuje hlavne o hodnotení vplyvu v týchto bodoch:

- bezpečnosť,
- hospodárnosť,
- životné prostredie,
- sociálny dosah,
- vplyv na iné letecké požiadavky mimo pôsobnosti EASA.

Kvalitatívne alebo kvantitatívne podrobnejšie sa hodnotili najmä účinky uvedené v tabuľke 4.

Hodnotenie	Ú Č I N O K					
	Bezpečnosť		Hosp.	ŽP	Sociál.	Vplyv na iné letecké požiadavky
	Min.	Budúci vplyv				
Kvantitatívne	X					
Hrubé kvantitatívne		X	X		X	
Kvalitatívne		X	X	X	X	X

Tabuľka 4: Kvalitatívne a kvantitatívne posúdenie vplyvu

Každým z uvedených 5 bodov hodnotenia sa samostatne zaoberajú odseky 2.6 až 2.10.

2.1.2 Metodika hodnotenia

Použitá metodika hodnotenia účinkov je rozdelená do 6 krokov.

- Analýza problémov je opísaná v odseku 2.3.
- Vymedzenie cieľov (všeobecných, osobitných a operatívnych) a ukazovateľov je prezentované v odseku 2.4.
- Identifikácia alternatívnych možností riešenia hlavných problémov vyplynula z konzultácie (t. j. pôsobnosť právnych predpisov Spoločenstva, právna úprava letiskových zariadení, proces certifikácie, úloha posudzujúcich orgánov a právna úprava zamestnancov záchranej a hasičskej služby) v odseku 2.5.
- Identifikácia a odhad veľkosti cieľovej skupiny.
- Identifikácia a hodnotenie účinkov každej do úvahy prichádzajúcej možnosti pri všetkých 6 bodoch uvedených v odseku 2.1.1 s cieľom určiť najvýznamnejšie účinky.
- Záverečná multikriteriálna analýza (MCA).

Možné účinky úzko súvisia so všeobecnými a osobitnými cieľmi identifikovanými v odsekoch 2.4.2 a 2.4.3. Ich meranie je založené na sledovaní ukazovateľov (dosahu a výsledkov) opísanom v odseku 2.4.5. Ukazovatele súvisiace so všeobecnými cieľmi však môžu byť veľmi významne ovplyvňované inými politikami. Preto nie je náležité prihliadať na ne pri hodnotení vplyvu navrhovaného rozšírenia pôsobnosti EASA na letiská.

Všeobecné ciele sa preto využívajú hlavne na podporu definovania osobitných cieľov navrhovanej stratégie. Ukazovatele výsledkov, ktoré s nimi súvisia, sa vhodne používajú v tomto RIA, pretože ich bude možné využiť aj pri strednodobých kontrolách.

A nakoniec, v tomto RIA sa nepoužívajú operatívne ukazovatele podľa odseku 2.4.5. Napriek tomu ich môže použiť Komisia na nepretržité sledovanie postupu navrhovanej iniciatívy.

Po identifikácii všetkých hlavných problémov a každej súvisiacej novej politiky vo vzťahu k uvedeným osobitným cieľom sú výsledky zhrnuté v matici účinkov v záverečných pododsekoch odsekov 2.6 až 2.10. Takáto matica sa zostavuje multikriteriálnou analýzou, ktorá pozostáva z týchto detailných krokov:

- identifikácia osobitných cieľov, ktoré sa dajú uplatniť pri všetkých navrhovaných alternatívnych možnostiach;
- korelácia každej možnosti s potenciálnymi relevantnými účinkami vplyvu s cieľom umožniť porovnanie možností;
- určenie kritérií merania (pomocou ukazovateľov výsledkov) – aspoň z kvalitatívneho a podľa možnosti aj kvantitatívneho hľadiska (pri kvantitatívnom s prihliadnutím na veľkosť cieľovej skupiny);
- hodnotenie splnenia kritérií, či už zamerané kvantitatívne alebo vyhodnotenú kvalitatívne pri každej možnosti, ktoré vyjadruje každý účinok bezrozmerným odstupňovaním („hodnotením“), t. j. -3 pri veľmi negatívnom účinku, -2 pri stredne negatívnom, -1 pri málo negatívnom účinku, 0 pri neutrálnom a až do +3 pri pozitívnych účinkoch;
- priradenie „váhy“ každému účinku, ktorá vyjadruje jeho relatívnu dôležitosť: váha 3 bola priradená bezpečnostným a environmentálnym účinkom; 2 hospodárskym a sociálnym účinkom a 1 účinkom na iné letecké požiadavky;
- konečné porovnanie možností kombináciou ich vážených hodnotení.

2.2 Organizácia procesu

2.2.1 Medziútvarová riadiaca skupina

Správu o predbežnom hodnotení vplyvu, uvedenú v odseku 1.3.3, dokončil konzultant v septembri 2005. Komisia potom oznámila svoj zámer postupne pokračovať v rozširovaní systému EASA⁴.

Preto bola v januári 2006 zriadená na útvare F3 (letecká bezpečnosť a životné prostredie) GR pre energetiku a dopravu medziútvarová riadiaca skupina (*Inter-Service Steering Group*; IS-SG), aby vyhodnotila *ex-ante* rozšírenie pôsobnosti Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (EASA) na letové navigačné služby (ANS), manažment letovej prevádzky (ATM) a letiská, resp. vypracovala jeho konečné hodnotenie, s týmito úlohami:

- preskúmanie predbežného hodnotenia, ktoré vypracoval dodávateľ a odporúčanie, či by sa nemali uvážiť detailnejšie možnosti spolu s navrhovaným spôsobom postupu;
- uľahčenie prístupu k informáciám s cieľom dokončiť štúdiu;
- podpora osoby poverenej vyhodnotením, najmä hodnotením rizík a odhadom nákladov, keď budú známe podrobnosti stanoviska EASA;
- sledovanie prác a vyhodnotenie výsledkov;
- účasť na poradách;
- účasť na kvalitatívnom hodnotení vyhodnotenia;
- zabezpečenie zverejnenia výsledkov a odporúčaní.

Popri ďalších odboroch GR pre energetiku a dopravu (GR-TREN) a agentúre sa na činnosti IS-SG podieľali aj ďalšie služby Komisie, napr.: Generálny sekretariát, právna služba, GR pre podnikanie a priemysel, GR pre životné prostredie a GR pre rozpočet.

Otváracia porada sa konala 20. marca 2006, po ktorej nasledovali pravidelné porady, pričom 6. porada sa uskutočnila 21. marca 2007. Na 7. porade mala EASA predstaviť toto RIA členom IS-SG.

Členovia IS-SG dosiaľ zabezpečili základné technické informácie a informácie o nákladoch, najmä na vypracovanie hodnotenia administratívnych nákladov, ktoré vypracovalo GR-TREN, pričom boli plne zapojení do práce nielen prostredníctvom porád, ale aj pri kontrole dokumentov doručovaných poštou.

Očakáva sa, že IS-SG nebude toto RIA iba pripomienkovať, a nadväzne schvaľovať konečné posúdenie vplyvu, zostavené GR-TREN, ale že bude vo svojej činnosti pokračovať aj pri dopracovaní záverov hodnotenia vplyvu rozšírenia EASA na ATM a ANS.

⁴ KOM(2005) 578 v konečnom znení z 15. novembra 2005.

2.2.2 Konzultácie so zainteresovanými stranami

Dosiaľ sa (popri poštovom styku a neformálnej výmene názorov) uskutočnili štruktúrované a iteratívne konzultácie so zainteresovanými stranami prostredníctvom trinástich mechanizmov, ktoré sú prehľadne uvedené v tabuľke 5.

Č.	Zodpovedný	Čas konzultácií	Cieľová skupina	Mechanizmus	Výsledky
1	ECORYS	polrok 2005	Vyše 70 vybratých účastníkov	Dotazníky	56 doručených. Zhrnutie odpovedí v správe ECORYS
2	ECORYS	polrok 2005	25 kľúčových účastníkov	Interview	Zhrnutie odpovedí v správe ECORYS
3	EASA	dec. 2005	Poradná skupina národných úradov (AGNA)	Konzultácie o ročnom pláne prípravy predpisov EASA	Schválená úloha BR 002
4	EASA	dec. 2005	Konzultačný výbor pre normy bezpečnosti (SSCC)		Schválená úloha BR 002
5	EASA	dec. 2005	AGNA	Konzultácia o ToRs pre úlohu BR 002	Uverejnenie ToRs
6	EASA	dec. 2005	SSCC		Uverejnenie ToRs
7	EASA	máj až okt. 2006	Konzultácia s verejnosťou na webe	NPA 06/2006	Doručených 3010 pripomienok od 1850 respondentov Uverejnenie CRD
8	EASA	máj až júl 2007	Konzultácia s verejnosťou na webe	CRD 06/2006	Doručených 103 reakcií od 15 účastníkov Prihliadnutie na ne v stanovisku
9	EASA	od začiatku 2006	Letecké úrady	Prezentácie pre GASR WG	Stála prítomnosť a diskusia na poradách
10	EASA	dec. 2006	Účastníci z letísk	Prezentácia pre ACI Europe „Airport Exchange“	Uskutočnenie prezentácie
11	EASA	jún 2007	Účastníci z britských letísk	Prezentácia pre AOA Ops a Konferenciu o bezpečnosti	Uskutočnenie prezentácie
12	EASA	jún 2007	Rakúski, nemeckí a švajčiarski účastníci	Prezentácie pre ADV Výboru pre infraštruktúru a technológiu	Uskutočnenie prezentácie
13	EASA	sept. 2007	Účastníci z letísk	Prezentácia pre technický výbor ACI	Uskutočnenie prezentácie

Tabuľka 5: Konzultácie so zainteresovanými stranami

Najmä výsledky interview a dotazníkového prieskumu, za ktoré zodpovedal konzultant (t. j. ECORYS) na objednávku Komisie, boli využité na vypracovanie a odôvodnenie analýzy vykonanej počas predbežného hodnotenia vplyvu na rôzne témy, napr. analýzy problémov, hodnotenia vplyvov a porovnaní možností. V každej z hlavných kapitol štúdie boli v samostatnej časti uvedené názory účastníkov prieskumu. Okrem toho bola v prílohe B uvedeného dokumentu podrobná analýza výsledkov dotazníkového prieskumu. Účastníci prieskumu boli identifikovaní svojim členstvom v rade EASA, alebo keď zastupovali príslušné medzinárodné organizácie, ako významní účastníci v poradenskom orgáne priemyslu (*Industry Consultation Body*; ICB). Okrem toho sa uskutočnili aj konzultácie so vzorkou ANSP a prevádzkovateľov letísk.

Agentúra postupne, v súlade so svojím postupom tvorby predpisov konzultovala samostatne dvakrát s AFNA aj SSCC zaradenie úlohy BR 002 do plánu tvorby predpisov a potom o podrobnom ToRs pre tento postup. Od roku 2005 sa EASA usilovala o styk nielen s príslušnými úradmi, ale aj so zainteresovanými stranami z letísk a v prvom rade s ich reprezentatívnymi združeniami. Táto nepretržitá snaha prispela ku kvantite a kvalite pripomienok prijatých k NPA 06/2006. Najmä 3010 podaných pripomienok prišlo nielen od 1750 jednotlivcov, ale aj od 91 príslušných predstaviteľov leteckých organizácií, ako je uvedené v tabuľke 6.

Úrady	Letiská	Užívatelia vzdušného priestoru	ANSP	Priemysel
Rakúsko (Christian Marek)	Aberdeen	AEA	DFS	Airbus
Belgicko	ACI Europe	AOPA Taliansko	Bundeswehr Úrad ATS	British Helicopter Advisory Board
Dánsko	ADV (Združ. nemeckých letísk)	AOPA Nórsko	EURO CONTROL	ECA
Česko	Avinor	AOPA Spojené kráľovstvo		Múzeum vrtuľníkov
Estónsko	BAA Central Airside Operations	APAU		IFATCA
Fínsko	Bickertonské letiská	Air League		Medzinárodné hasičské stredisko odbornej prípravy
Francúzsko	Birmingham	Association Aerotourisme		Squirrel Helicopters
Grécko	Britská AOA	Association MosAiles		
Nemecko	Dublin	Belgian Gliding Federation		
Hessenské min. hospodárstva, dopravy a rozvoja	Holandské združenie letísk	British Gliding Association		
Island	Exeter & Devon	British Hang Gliding & Para Gliding Ass.		
Írsko	Finavia	British International		
Taliansko	Fraport AG	Centre ULM Européen		
JAA Ops procedure group	Glasgow	Club Aero ULM Berch		
Holandsko	Gloucestershire	Club ULM		
Nórsko	Guernsey	Danish Ultralight Flying Association		
Rumunsko	Heathrow	Deutscher Ultralightflugverband		
Slovensko	Humberside	ECOGAS (BBGA)		
Slovinsko	Luton	EGU		
Španielsko	Lyon	Europe Airports		
Švédsko	Manchester	FSSLA Federation		
Švajčiarsko	Nottingham E.M.	GAAC		
Spojené kráľovstvo	Praha	KLM		
USA (FAA)	Schiphol	Helicopter Club GB		
	Schweizer Flugplatzverein	IAOPA		
	Teuge	Popular Flying Ass.		
	UAF	Reseau Sport de l'Air		
		Swiss Aero club		
		UK Flying Farmers Association		
		UK Offshore Operators Association		
SÚČET	24	27	3	7
CELKOVÝ SÚČET				91

Tabuľka 6: Verejnoprávne alebo súkromné organizácie, ktoré odpovedali na NPA 06/2006

Všetkých uvedených 3010 pripomienok sa analyzovalo, ako je opísané v CRD 06/2006 uverejnenom 5. mája 2007. Napokon došlo aj 103 reakcií na CRD, ktoré sa všetky znovu analyzovali a náležite zhrnuli v stanovisku k rozšíreniu systému EASA na bezpečnosť a interoperabilitu letísk.

Na záver a zrejme v medziach dostupných zdrojov mali všetky zainteresované strany viackrát možnosť, aby v rámci styku s agentúrou vyjadrili svoj názor, a to spôsobom, ktorý bol prinajmenšom v duchu príslušného postupu pre vypracovanie predpisov, ale často jeho rámec výrazne prekračoval.

Obzvlášť analýza odpovedí na CRD umožnila dospieť k záveru, že iba menej ako 5 % pôvodných 91 kolektívnych účastníkov, ktorí odpovedali na NPA 06/2006, nebolo celkom presvedčených o správnosti procesu, ako ukazuje tabuľka 7.

Organizácie, ktoré odpovedali na NPA 06/2006							
Príslušné úrady		Prevádzkovatelia letísk			Súčet		
Vyslovenie pochybnosti o správnosti procesu		Pôvodní respondenti spolu	Vyslovenie pochybnosti		Pôvodní respondenti spolu	Vyslovenie pochybnosti	Pôvodní respondenti spolu
BMBVS	3	24	ADV	1	27	4	91
DGAC-FR							
ENAC							
%	12,5		3,7			4,4	

Tabuľka 7: Správnosť procesu

2.3 Analýza problémov

2.3.1 Úroveň bezpečnosti na letiskách EÚ

2.3.1.1 Definície

Oddelenie analýzy a výskumu bezpečnosti agentúry vypracovalo v júli 2007 na žiadosť riaditeľstva pre tvorbu predpisov EASA krátku štúdiu o leteckých nehodách na letiskách alebo v ich blízkosti. Použili sa pritom definície leteckých nehôd a incidentov podľa prílohy 13 ICAO, ktoré sú zhrnuté v tabuľke 8.

Výpis z definícií ICAO podľa prílohy 13, 9. vydanie – 2001 vrátane zmeny a doplnenia 11 uplatňovaného od 23. novembra 2006	
Nehoda (Príloha 13 obsahuje aj niektoré výnimky, ktoré nie sú uvedené v tejto tabuľke)	Udalosť spojená s prevádzkou lietadla, ktorá nastala od času, keď ktorákoľvek osoba nastúpila na palubu s úmyslom letieť, do času, keď všetky osoby vystúpili z lietadla: <ul style="list-style-type: none"> a) v ktorom sa smrteľne alebo vážne zranila osoba v dôsledku prítomnosti v lietadle alebo priameho kontaktu s niektorou časťou lietadla vrátane oddelených častí, alebo v dôsledku priameho vystavenia výfuku dýz; b) ktoré je poškodené alebo má konštrukčnú chybu nepriaznivo ovplyvňujúcu pevnosť konštrukcie, výkon alebo letové charakteristiky lietadla a obvykle si vyžaduje veľkú opravu alebo výmenu poškodenej časti; c) ktoré je nezvestné alebo celkom neprístupné.
Incident	Udalosť iná ako nehoda, spojená s prevádzkou lietadla, ktorá ovplyvňuje alebo môže ovplyvniť bezpečnosť prevádzky.

Tabuľka 8: Výpis z definícií ICAO, prílohy 13.

Štúdiá sa opierala o údaje bezpečnostnej databázy EASA, ktorá obsahuje celosvetové údaje o nehodách a závažných incidentoch získané od ICAO, ako aj informácie o udalostiach z oblasti bezpečnosti z priemyslu a mediálnych zdrojov. Všetky údaje obsiahnuté v tomto odseku 2.3.1 pochádzajú z uvedenej databázy a agregovalo ich oddelenie analýzy a výskumu bezpečnosti agentúry, pokiaľ v texte nie je uvedené iné.

2.3.1.2 Rozsah štúdie

Rozsah tejto štúdie zahrňoval:

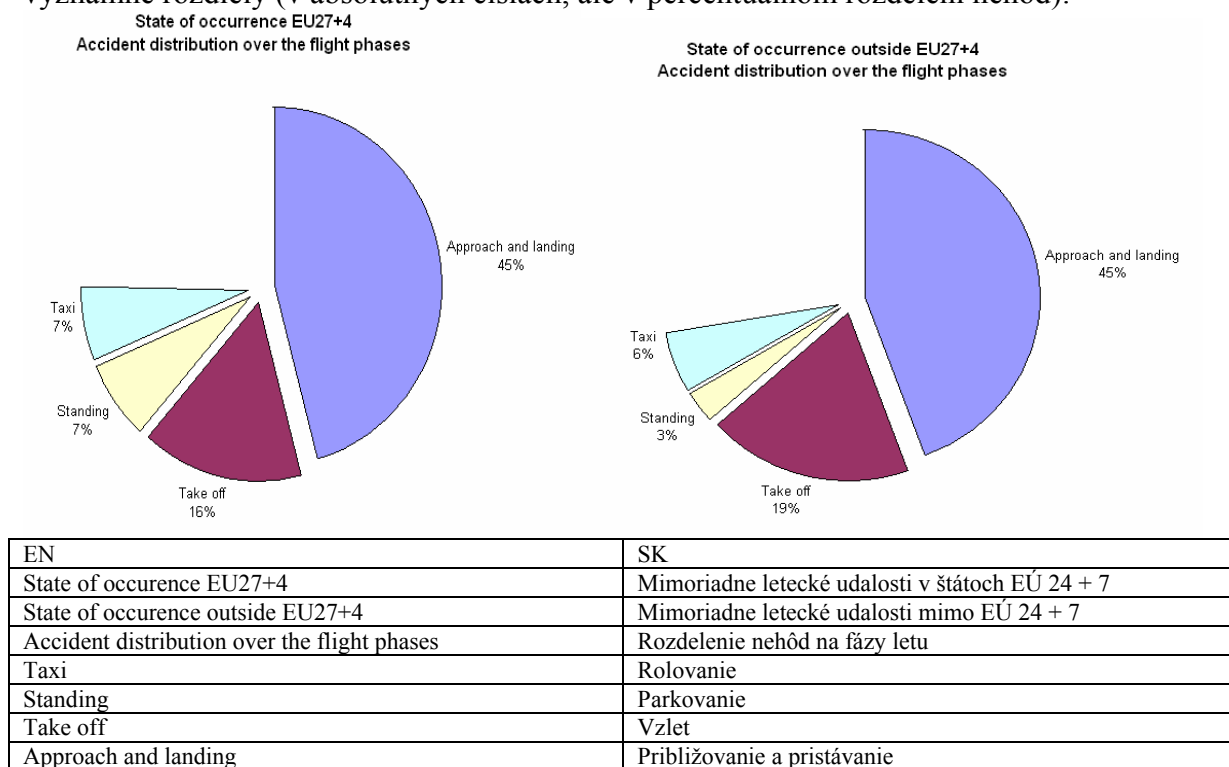
- nehody lietadiel s maximálnou certifikovanou vzletovou hmotnosťou nad 2250 kg, pretože údaje o menších lietadlách ICAO nezhrmažďuje;
- všetkých kategórií (t. j. rotorových s pevným krídlom) používaných na obchodnú leteckú dopravu alebo vo všeobecnom letectve.

Analýza pokrývala desať rokov od r. 1996 do r. 2005. Takže, napr. do štúdie nebola zahrnutá nedávna nehoda zo 17. júla 2007 na letisku Congonhas (v Brazílii), pri ktorej zahynulo 187 osôb na palube, ale aj 12 ľudí v okolí letiska hlavného mesta, pretože dosiaľ nie sú k dispozícii úradné informácie o príčinách nehody lietadla, ktoré zišlo z mokrej prístávacej dráhy.

Porovnávali sa aj oblasti (regióny), v ktorých sa nehoda stala: t. j. Európa⁵ sa porovnávala so zvyškom sveta. V niektorých grafoch však bol rozsah upravený pre nedostupnosť úplných údajov.

2.3.1.3 Fázy letu

Grafy na obrázku 3 ukazujú, že okolo 75 % všetkých nehôd v posudzovanom časovom rámci sa stalo na letisku alebo v jeho blízkosti. Medzi Európou a zvyškom sveta nie sú žiadne významné rozdiely (v absolútnych číslach, ale v percentuálnom rozdelení nehôd):



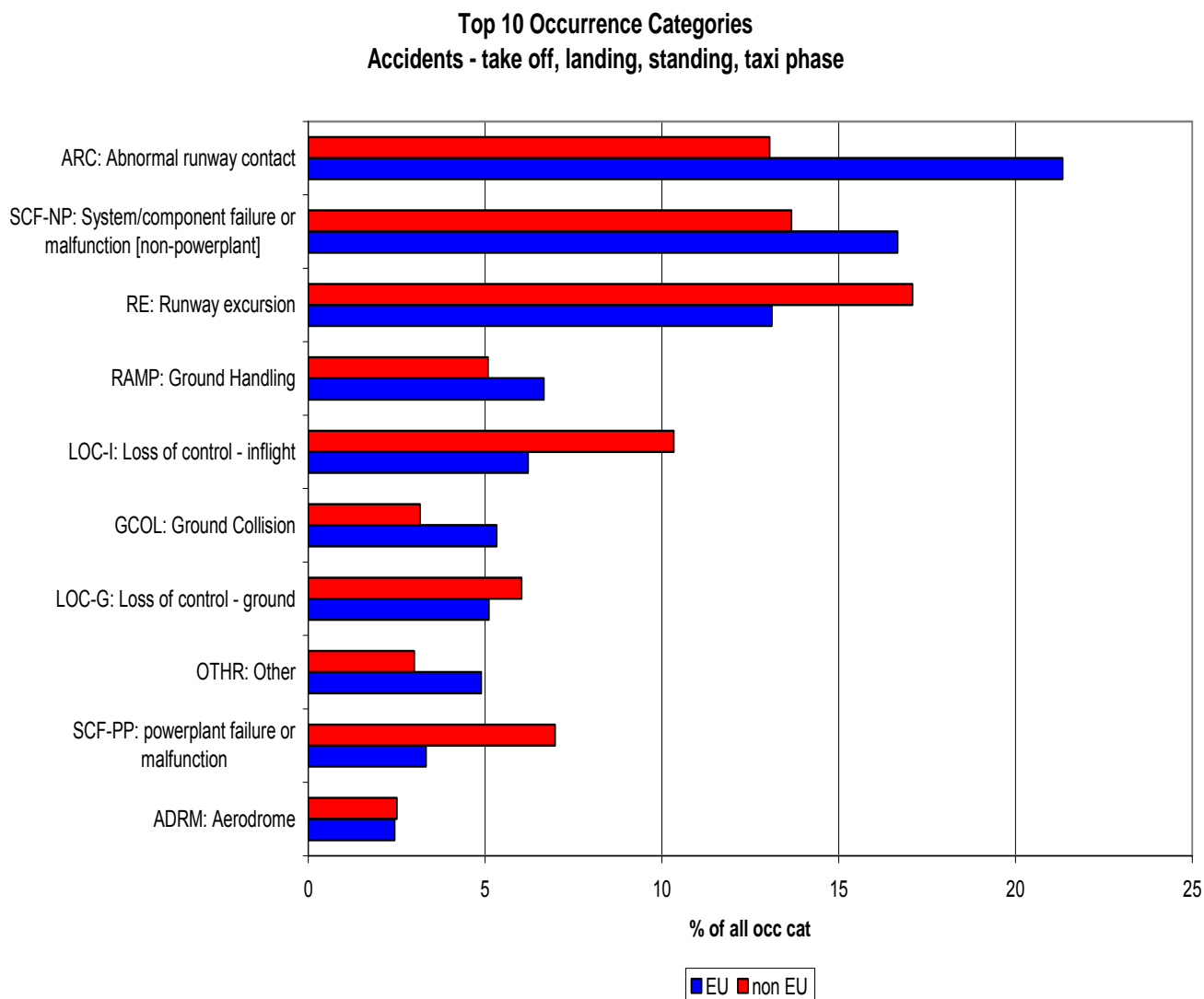
Obrázok 3: 75 % leteckých nehôd na letiskách alebo v ich blízkosti

⁵ V tomto bezpečnostnom prehľade sa za „Európu“ považuje 27 členských štátov Európskej únie plus Island, Lichtenštajnsko, Nórsko a Švajčiarsko (EÚ 27 + 4), pretože posledné štyri sa zúčastňujú na „systéme EASA“. Súčasťou ECAC, na druhej strane, je širší región so 42 štátmi: t. j. celá geografická Európa, okrem Bieloruska, Lichtenštajnska, Ruskej federácie s Kaliningradom FIR, San Marina a Misie OSN v Kosove.

2.3.1.4 Kategórie udalostí

Kategórie udalostí boli prvou – najvyššou – úrovňou analýzy nehôd a incidentov. Danej udalosti je možné priradiť aj viac ako jednu kategóriu. Kategórie udalostí vyjadrujú, čo sa vo všeobecnosti stalo.

Graf na obrázku 4 ukazuje kategórie udalostí nehôd, ktoré sa stali počas fázy vzletu, pristávania, parkovania alebo rolovania:



EN

Top 10 Occurrence Categories

Accidents – take off, landing, standing, taxi phase

ARC: Abnormal runway contact

SCF-NP: System component failure or malfunction [non-powerplant]

RE: Runway excursion

RAMP: Ground Handling

LOC-I: Loss of Control - in flight

GCOL: Ground collision

SK

10 kategórií najčastejších mimoriadnych leteckých udalostí

Nehody – fáza vzletu, pristávania, parkovania, rolovania

ARC: Abnormálny kontakt s VPD

SCF-NP: Porucha alebo nesprávna funkcia systémovej súčasti [okrem pohonu]

RE: Vybočenie z VPD

RAMP: Manipulácia na zemi

LOC-I Strata kontroly za letu

GCOL: Kolízia na zemi

LOC-G: Loss of Control – ground
OTHR: Other
SCFPP: Powerplant failure or malfunction

ADRM: Aerodrome
% of all occ
EU
non EU

LOC-G: Strata kontroly na zemi
OTHR: iné
SCF-PP: Porucha alebo nesprávna funkcia pohonnej jednotky
ADRM: letisko
% všetkých mimoriadnych udalostí
EÚ
mimo EÚ

Obrázok 4: 10 hlavných kategórií súvisiacich s letiskami

Z obrázka 4 možno vidieť, že 3 z piatich najčastejších kategórií v Európe môžu súvisieť s letiskami (t. j. ARC, RE, RAMP). Taxonómia uvedených kategórií je lepšie opísaná v tabuľke 9.

Akronym	Definícia
ARC	Abnormálny kontakt so vzletovou a pristávacou dráhou (VPD): tvrdé, dlhé, rýchle pristátie. Zahrňuje aj zachytenie prekážky chvostom a pristátie so zasunutým podvozkom. Jeho príčiny môžu alebo čiastočne dokonca súvisia s letiskom (napr. nevhodné značenie VPD).
SCF-NP	Porucha systémov/súčastí, okrem pohonnej jednotky: označuje poruchu/nesprávnu funkciu niektorého systému lietadla, iného ako motor. Vo veľmi zriedkavých prípadoch povrch alebo sklony môžu poškodiť podvozok. V mimoriadne zriedkavých prípadoch (napr. pri nehode Concordu 25. júla 2000) môže FOD na VPD spustiť postupnosť udalostí, ktoré vedú k nehode s katastrofálnymi následkami.
RE	Nedovolené vychýlenie z VPD: lietadlo vybočí z VPD alebo prejde za jej koniec. Vo viacerých prípadoch môže príčina súvisieť s letiskom (napr. pri akvaplaningu alebo keď deklarované odstupy nezodpovedajú bezpečnostným normám s cieľom obchodne zvýšiť premávku).
RAMP	Pozemná obsluha: zahŕňa poškodenie lietadla pozemným zariadením, vozidlami ale aj chybami pri nakládke. Je uvedená medzi definíciami leteckých nehôd alebo incidentov v prílohe 13.
LOC-I	Strata kontroly nad riadením počas letu: lietadlo sa odchyli z plánovanej trasy letu. Táto kategória sa použije len v prípadoch, keď je možné lietadlo riadiť. Prípady, keď technické poruchy spôsobia neovládateľnosť lietadla sú vylúčené.
GCOL	Zrážka lietadla s objektmi/prekážkami počas pohybu na letisku, ale okrem vzletového a pristávacieho rolovania. Vylúčené sú preto zrážky zapríčinené nedovoleným vniknutím na VPD. Nedovolené vniknutie nie je v tomto zozname 10 kategórií nehôd, ktoré sa vyskytujú najčastejšie (frekvencia incidentov vniknutia na VPD je uvedená ďalej; závažnosť následkov nesúvisí s početnosťou).
LOC-G	Strata kontroly na riadení na zemi: môže ju spôsobiť porucha podvozkovvej časti, ale aj príčiny súvisiace s letiskom, napr. klzanie na ľade, akvaplaning alebo nestabilita lietadla spôsobená vetrom.
INÉ	Každý iný druh nehody, ktorý v súvislosti s udalosťami na letiskách alebo v ich blízkosti zahrňuje obvykle najmä strety s vtákmi, napr. zrážka lietadla s vtákmi.
SCF-PP	Poruchy motora/pohonnej jednotky lietadla. V zriedkavých prípadoch môže byť spôsobená vniknutím FOD.
ADRM	Udalosti súvisiace s usporiadaním alebo funkciou letiska. Medzi ne môžu patriť nehody súvisiace s nedostatočným odvodnením VPD, nedostatočnou údržbou VPD, nevhodným značením prístupu, napr. na nesprávnu VPD, nevhodným vedením vozidiel, odstraňovaním snehu atď.
Poznámka: Iba dve kategórie uvedené v tabuľke, t. j. „ADRM“ a „RAMP“ sú zvýraznené tučným písmom ako priamo a výhradne súvisiace s letiskom a jeho prevádzkou. Všetky ostatné obvykle súvisia priamo skôr s prevádzkou lietadla na letisku, ale iba analýza určitej nehody alebo určitého incidentu môže preukázať, či k tomu prispeli faktory súvisiace s letiskom. Len LOC-I, ktorého riadok je vytieňovaný, nikdy nesúvisí s letiskom.	

Tabuľka 9: Taxonómia kategórií udalostí

Relatívne vysoký počet abnormálnych kontaktov s VPD/nedovoleným vybočením z VPD v Európe (okolo 50 % častejších ako vo zvyšku sveta) by si zaslúžil ďalšie skúmanie. Možným vysvetlením by mohla byť skutočnosť, že hlásenie takýchto udalostí je v Európe rozvinutejšie

než v ostatných častiach sveta. Aby sa predišlo katastrofálnym následkom po vybočení z VPD je v každom prípade dôležité, zriadiť a udržiavať okolo VPD vymedzené plochy (napr. pásy alebo bezpečnostné plochy na jej koncoch).

2.3.1.5 Smrteľné nehody na letiskách

V časovom rámci 1996 až 2005 sa na svete stalo spolu 9 smrteľných nehôd, ktoré boli zaradené do kategórie „letisko“ (Aerodrome; ADRM). Z nich dve sa stali v Európe ako je uvedené v tabuľke 10.

EÚ 27+4				
Rok	Trieda	Smrteľné úrazy spolu	Smrteľné úrazy v lietadle	Počet nehôd
2000	Nehoda	113	109	1
2001	Nehoda	118	114	1

Tabuľka 10: Smrteľné nehody v Európe, ku ktorých príčine závažne prispeli letiská

Stručné zhrnutie uvedených faktorov súvisiacich s letiskom:

25. 7. 2000 – Francúzsko (Gonesse, Lieu patte d’Oie) – Concorde

Faktory súvisiace s letiskom: **úlomky na vzletovej a pristávacej dráhe**, dráha nebola udržiavaná v čistote.

8. 10. 2001 – Taliansko (Miláno – letisko Linate) – MD87 a Cessna Citation

Faktory súvisiace s letiskom: Štandard letiska nespĺňal požiadavky ICAO podľa prílohy 14; požadované **značenie, svetlá a značky buď neexistovali, alebo boli v neudržovanom stave a ťažko rozpoznateľné za zníženej viditeľnosti. Ostatné značenie prevádzkovateľa nepoznali. Na letisku nebol v prevádzke ani žiadny funkčný systém manažmentu bezpečnosti.**

Sedem ďalších smrteľných nehôd, ktoré sa vyskytli mimo Európy v posudzovanom časovom rámci a boli prinajmenšom čiastočne zapríčinené letiskom, je uvedených v tabuľke 11.

Zvyšok sveta				
Rok	Trieda	Smrteľné úrazy spolu	Smrteľné úrazy v lietadle	Počet nehôd
1999	Nehoda	18	16	1
2000	Nehoda	86	86	2
2001	Nehoda	1	0	1
2004	Nehoda	2	2	1
2005	Nehoda	152	152	2

Tabuľka 11: Smrteľné nehody mimo Európy, ku ktorých príčine prispeli letiská

Stručné zhrnutie uvedených faktorov súvisiacich s letiskom:

21. 12. 1999 – Guatemala (Guatemala city) – DC10-30

Faktor súvisiaci s letiskom: domy v tesnej blízkosti VPD (t. j. **nedostatočná bezpečnostná plocha na konci VPD**).

25. 3. 2000 – Angola (Huambo) – Antonov 32

Faktor súvisiaci s letiskom: **zlý technický stav povrchu VPD**.

31. 10. 2000 – Taiwan (Letisko Čankajšek) – Boeing 747-400

Faktory súvisiace s letiskom: **značky nespĺňali medzinárodné normy, niektoré rozhodujúce svetlá na rolovacej dráhe a vzletovej a pristávacej dráhe chýbali alebo neboli funkčné**, na začiatku uzavretej VPD neboli žiadne prekážky ani značenie, k dispozícii nebol žiadny pozemný radar na ATC, ktorý by identifikoval polohu lietadla.

5. 1 2001 – Angola (Dundo) – Boeing 727-100

Faktory súvisiace s letiskom: VPD nad úrovňou letiska, **na plochách v bezprostrednej blízkosti VPD sa mohli zdržovať osoby, letisko pravdepodobne nebolo oplotené, dĺžka VPD si vyžaduje špecifické správanie pilota (pristávanie čo najbližšie za prahom)**.

29. 06. 2004 Mozambik (Letisko Vilanculos) – King Air Beech 200

Faktory súvisiace s letiskom: Lietadlo nedokázalo vyvinúť dostatočnú rýchlosť pre **mäkký povrch VPD**.

23. 08. 2005 Peru – Boeing 737-200

Faktory súvisiace s letiskom: **Nebolo k dispozícii osvetlenie VPD**.

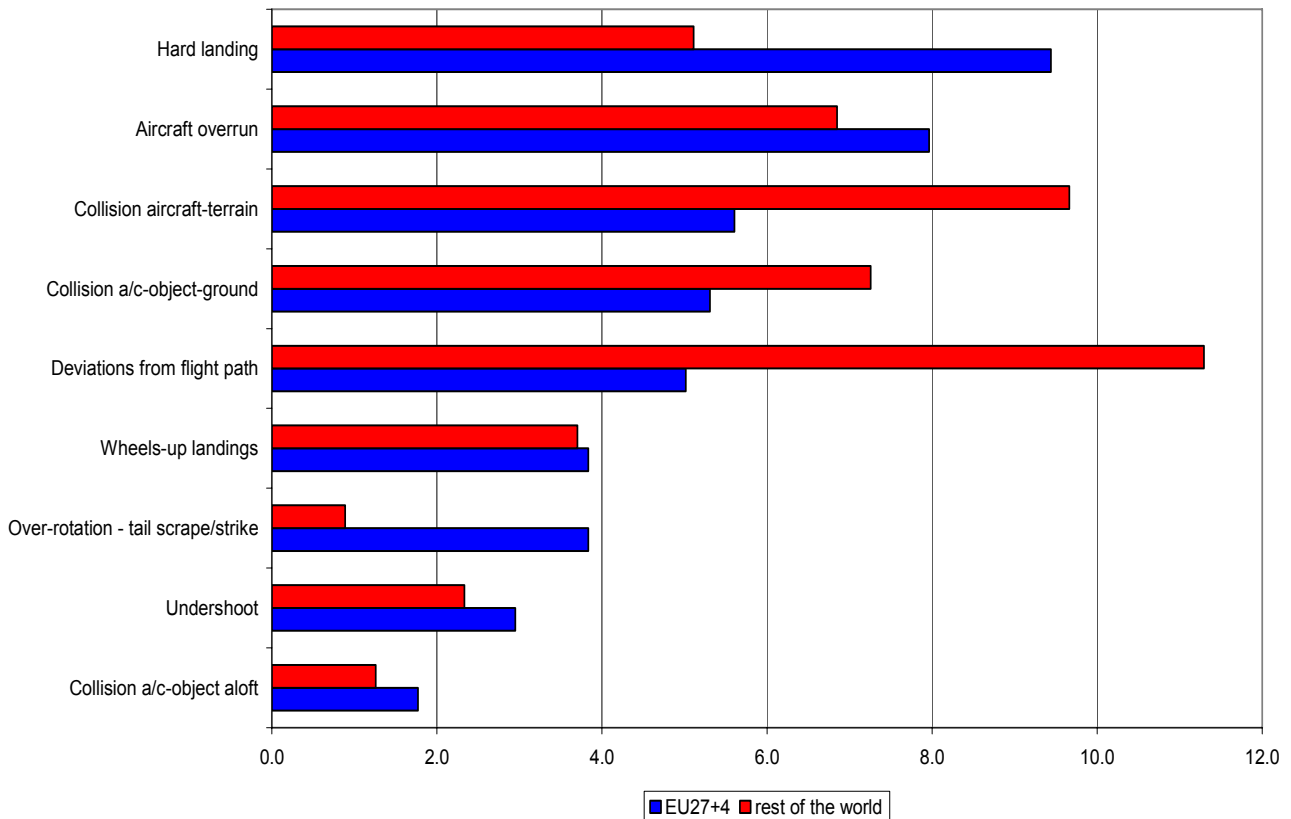
10. 12. 2005 – Nigéria – DC-9-30

Medzi inými sa uvádzali tieto faktory: skutočnosť, **že osvetlenie letiska nesvietilo**, pravdepodobne znemožnila pilotovi vidieť VPD. Iným prispievajúcim faktorom bola skutočnosť, že náraz lietadla do vyčnievajúcej odvodňovacej betónovej rúry spôsobil jeho prelomenie a nadväzné vypuknutie požiaru.

2.3.1.6 Spúšťacie udalosti

Scenár nehody opisuje postupnosť udalostí, ktoré vedú ku konečnému výsledku. Počet opisovaných krokov závisí od hĺbky vyšetrovania a charakteru nehody. Na účely analýzy je dôležitá prvá alebo spúšťacia udalosť, ktorá vyvolala nehodovú postupnosť. Graf na obrázku 5 poskytuje informácie o hlavných spúšťacích udalostiach nehôd súvisiacich s letovými fázami približovania/pristávania a vzletu.

Top 9 lead event types during Approach, Landing and Take-off - Accidents



EN

Top 9 Lead event types during Approach, Landing and Take-off Accidents

Hard landing

Aircraft overrun

Collision aircraft-terrain

Collision a/c-object-ground

Deviations from flight path

Wheels-up landings

Over-rotation – tail scrape/strike

Undershoot

Collision a/c-object aloft

EU27+4

rest of the world

SK

9 druhov najčastejších mimoriadnych leteckých udalostí počas približovania, pristávania a vzletu Nehody

Tvrdé pristátie

Dlhé pristátie

Kolízia s terénom

Zrážka lietadla s pozemným objektom

Odchýlenie z letovej trate

Pristátie so zasunutým podvozkom

Pretočenie – náraz chvosta

Krátke pristátie

Kolízia lietadla s objektom za letu

EÚ 27 + 4

zvyšok sveta

Obrázok 5: Deväť hlavných spúšťacích udalostí na letisku alebo v jeho blízkosti

Údaje ukazujú v Európe vyššie percento nehôd pri tvrdom pristátí, prejení za VPD a pretočení/nárase chvostom.

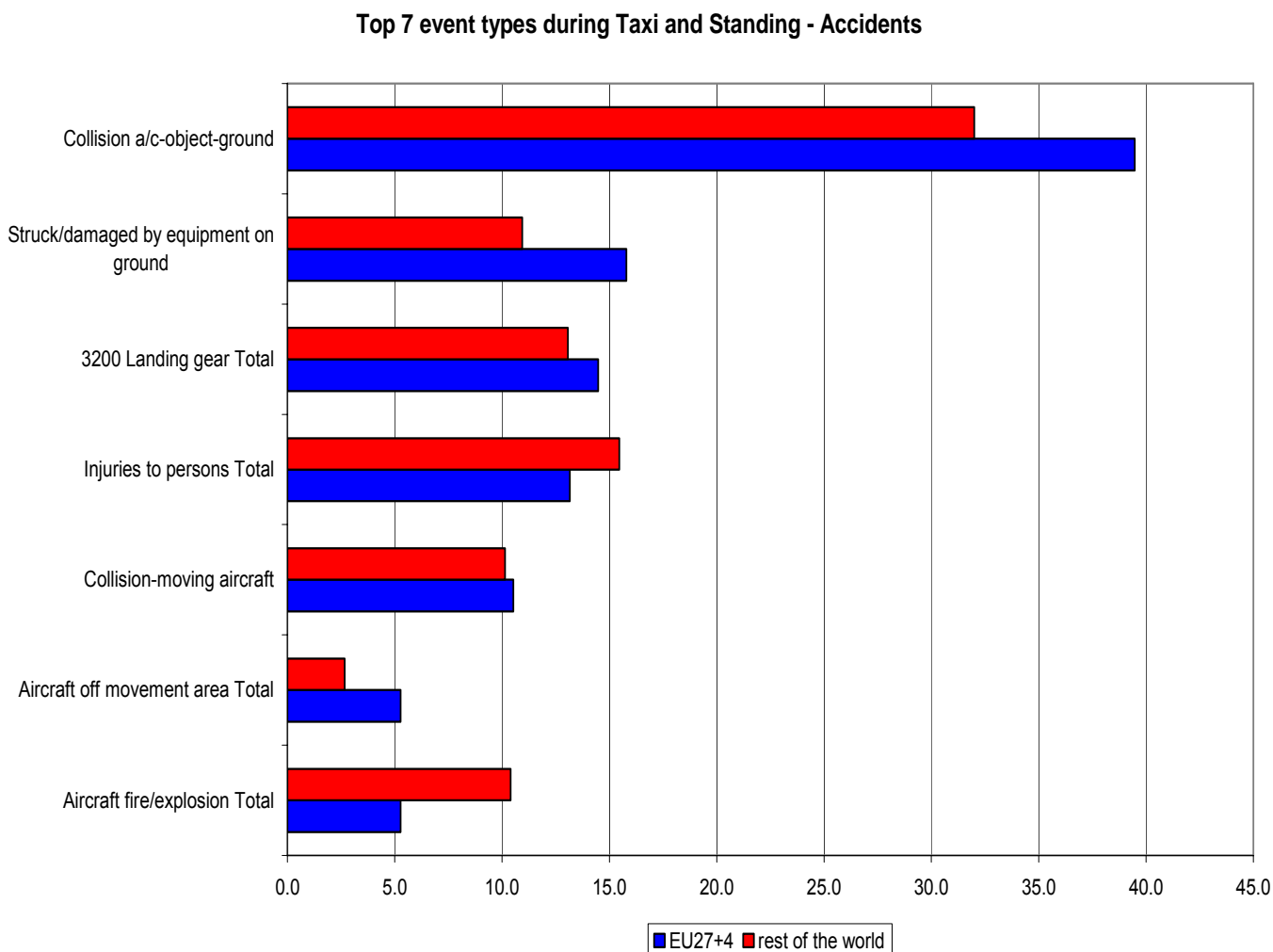
Toto sa zhoduje s obrazom získaným už s použitím kategórií nehôd.

Údaje súčasne ukazujú, že v Európe je oveľa menší podiel nehôd lietadiel s certifikovanou maximálnou vzletovou hmotnosťou 2250 kg pre stratu kontroly nad riadením za letu a zrážok lietadla s terénom/prekážkami. Výročná správa o bezpečnosti 2005, ktorú uverejnil EUROCONTROL, sa však zamerala na manažment letovej prevádzky (ATM) a letové navigačné služby (ANS) a nerozlišuje udalosti podľa hmotnosti lietadiel (ktorá je pre služby letovej prevádzky nepodstatná). V nej EUROCONTROL konštatuje, že počet riadených letov

do terénu (CFIT) sa v ECAC ustálil na asi 30 za rok. Tento typ nehody sa v mimoriadne zriedkavých prípadoch stane veľkému lietadlu pristávajúcemu na VPD vybavených presným prístrojovým rádiovým navádzaním (napr. ILS) vo vodorovných a zvislých rovinách. Je preto potrebné poznamenať, že riziko CFIT je stále významné pri VPD a malých lietadlách, pre ktoré je technológia ILS neúmerne drahá, alebo ju jednoducho nie je možné zaviesť.

2.3.1.7 Udalosti počas parkovania alebo rolovania

Obrázok 6 poskytuje prehľad o najčastejšie sa vyskytujúcich udalostiach počas fáz parkovania a rolovania:



EN
Top 7 event types during Taxi and Standing

Accidents
Collision a/c-object-ground
Struck/damaged by equipment on ground
3200 Landing gear Total
Injuries to persons Total
Collision-moving aircraft
Aircraft off movement area Total
Aircraft fire/explosion Total

EU27+4
rest of the world

SK
7 druhov mimoriadnych leteckých udalostí počas rolovania a parkovania

Nehody
Zrážka lietadla s pozemným objektom
Poškodenie pozemným zariadením
3200 podvozok spolu
Zranenie osôb spolu
Zrážka s pohybujúcim sa lietadlom
Lietadlo mimo pohybovej plochy spolu
Požiar/výbuch lietadla spolu

EÚ 27 + 4
zvyšok sveta

Obrázok 6: Sedem hlavných udalostí počas rolovania a parkovania

Možno pozorovať, že v EÚ 27 + 4 sú zrážky s pevnými predmetmi alebo pozemnými zariadeniami najčastejšími bezpečnostnými udalosťami počas rolovania alebo parkovania.

Tieto udalosti na letiskách sú spojené aj so značnými nákladmi. Odhady oddelenia analýzy a výskumu bezpečnosti agentúry nepokrývajú všetky takéto náklady, pretože nie všetky udalosti, pri ktorých došlo k zraneniu, sa považovali za podliehajúce obmedzeniam v oznamovacích požiadavkách ICAO. Náklady súvisiace s poškodením lietadla sú tiež významné, ale EASA ich nedokázala odhadovať priamo, pretože tieto informácie sa v správach o nehode neuvádzajú.

Okrem údajov obsiahnutých v databázach ICAO a EASA sú však údaje o bezpečnosti letectva dostupné aj na verejných webových stránkach. Spomedzi nich Nadácia letovej bezpečnosti⁶ (*Flight Safety Foundation*; FSF – nezávislá medzinárodná nezisková organizácia) v roku 2003 spustila vzhľadom na predpokladanú závažnosť nehôd a incidentov na manipulačných alebo rolovacích plochách program prevencie pozemných nehôd GAP (*Ground Accident Prevention programme*). Dňa 31. júla 2007 boli na webových stránkach predstavené informácie, zhromaždené v spolupráci s IATA. Podľa nich FSF odhadla, že na svete sa počas rolovania alebo státia stane približne 27 000 bezpečnostných udalostí (nehôd alebo incidentov) ročne. To je takmer 1 udalosť na 1000 odletov. Keďže v ECAC je približne 10 000-krát viac odletov ročne (t.j. 10 miliónov), možno odhadovať, že v tejto oblasti sa stane každoročne okolo 10 000 nehôd alebo incidentov na manipulačnej ploche alebo pri rolovaní, čo je viac-menej 1/3 všetkých udalostí na svete.

FSF odhadla aj náklady súvisiace s poškodením rádovo na 10 000 miliónov USD ročne na celom svete, čo znamená v priemere 370 000 USD na nehodu alebo incident (aj malý incident môže mať za následok nákladnú opravu lietadla a dokonca ešte nákladnejšie prerušenie prevádzky a prestoje z dôvodu opravy). Za predpokladu, že 1 EUR = 1,35 USD (v r. 2006), priemerné náklady každej takejto udalosti by mohli stáť okolo 270 000 EUR.

Preto celkové ročné náklady v krajinách ECAC, vychádzajúce z údajov FSF, možno rádovo odhadnúť takto:

$$\begin{aligned} 10\,000 \text{ nehôd alebo incidentov na ploche počas rolovania} \times 270\,000 \text{ EUR} &= \\ &= 2\,700\,000\,000 \text{ EUR} = 2\,700 \text{ mil. EUR (2006)} \end{aligned}$$

Údaje FSF však nie sú oficiálne. Opatrne možno predpokladať, že sú dokonca nadhodnotené. EASA preto bude uvažovať s celkovými ročnými nákladmi zníženými o 30 %: t. j. $2\,700 - 30\% = 1\,890$ mil. EUR/rok (r. 2006).

Predpokladá sa teda, že v rámci ECAC približne 75 % letov sa uskutoční v EÚ 27 + 4; takže tejto geografickej oblasti by sa malo prisúdiť len 75 % celkových nákladov: t. j. $1\,890 \times 75\% = 1\,417,5$ mil. EUR/rok (r. 2006).

Najmenej 80 % uvedenej sumy môže súvisieť s faktormi letiska (infraštruktúrou, zariadeniami alebo prevádzkou vrátane pozemnej manipulácie) pretože uvažované udalosti sú len tie, ktoré nastali počas rolovania alebo státia. Z uvedeného tak vyplýva, že škody v EÚ 27 + 4, zapríčinené leteckými nehodami a incidentmi počas rolovania alebo státia možno rádovo odhadnúť na 80 % z $1\,417,5 = 1\,134$ mil. EUR/rok (r. 2006).

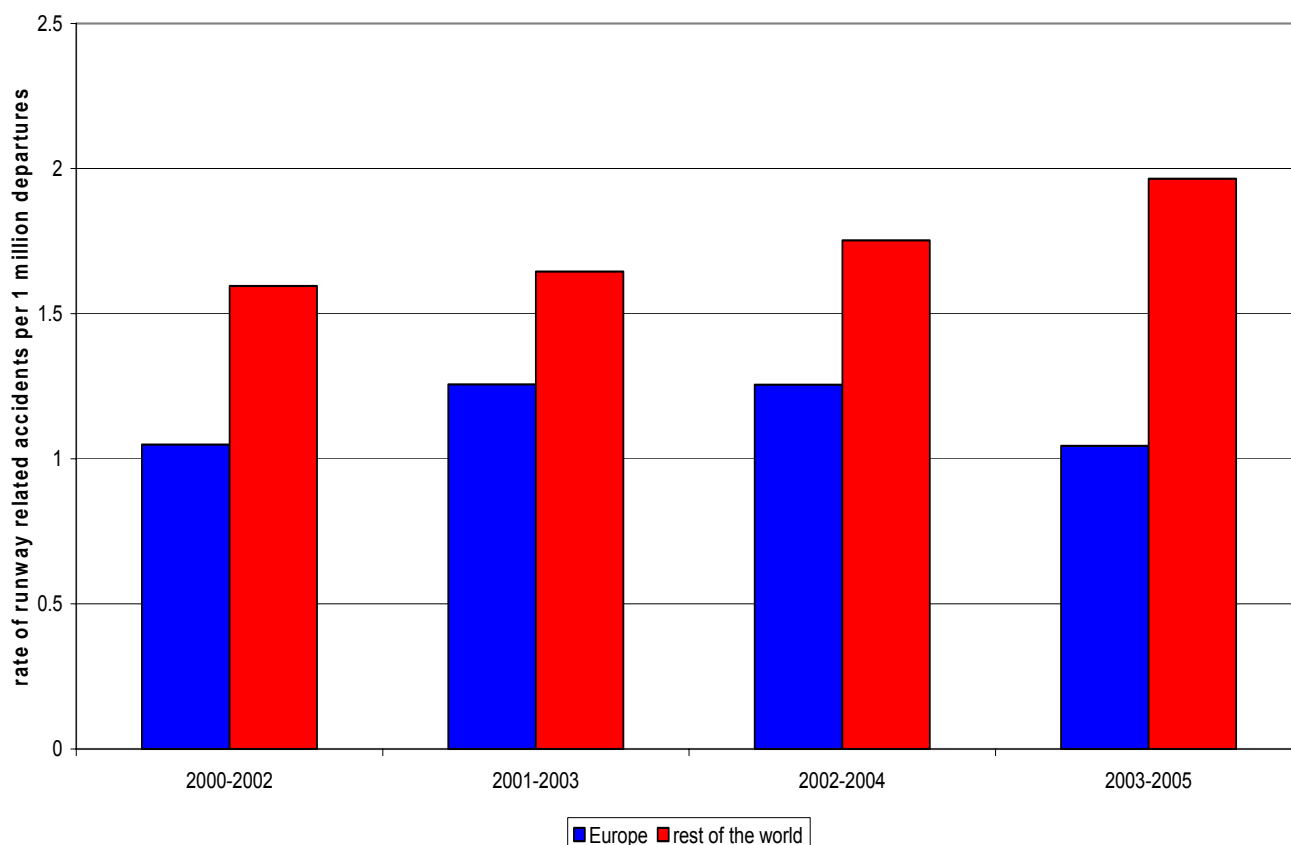
⁶ http://www.flightsafety.org/gap_home

2.3.1.8 Udalosti súvisiace s VPD

Obrázok 7 ukazuje výskyt nehôd súvisiacich s VPD (na milión odletov) počas fáz vzletu a pristávania. Medzi nehody súvisiace s VPD patria napr. vniknutia na VPD, vybočenia z VPD a zrážky s prekážkami na zemi. Na tomto obrázku je porovnanie nehodovosti v pravidelnej a nepravidelnej obchodnej prevádzke v geografickej Európe (do ktorej o.i. patrí aj Ruská federácia) so zvyškom sveta v rokoch 2000 až 2005. Tento rozsah bol zvolený vzhľadom na dostupnosť údajov.

Trojročný pohyb priemernej hodnoty v Európe je odlišný v porovnaní s trendom vo zvyšku sveta: zdá sa, že nehodovosť vo svete vzrastá, kým v Európe naznačuje mierny pokles. Možno je to vďaka povedomiu smutnej nehody na letisku Linate (8. októbra 2001) a po nej nasledujúcemu akčnému plánu EUROCONTROLu (akčný plán predchádzania nedovolenému vniknutiu na VPD; EAPPRI), ale k dispozícii nie sú žiadne spoľahlivé údaje, ktoré by skutočne opodstatňovali tento dojem. Treba si však všimnúť, že kým v Európe (s vylúčením Ruska, ale vrátane 42 štátov ECAC) je takmer 10 miliónov IFR letov/rok, nehodovosť na 1 milión odletov znamená takmer 10 nehôd (nie nevyhnutne smrteľných)/rok súvisiacich s VPD, teda viac-menej jednu každý mesiac a to je stále veľký priestor na zlepšovanie, už aj vzhľadom na očakávaný nepretržitý rast prevádzky.

Runway related accidents rate
3-year moving average



Runway related accidents rate
3-year moving average

rate of runway related accidents per 1 million departures

Nehodovosť súvisiaca s VPD
3-ročný kĺzavý priemer

podiel nehôd súvisiacich s VPD na 1 milión odletov

Obrázok 7: Nehodovosť súvisiaca s VPD

2.3.1.9 Letúny a vrtuľníky pod 2 250 kg

Zo zdrojov údajov o bezpečnosti ICAO nie sú k dispozícii žiadne údaje o letúnoch a vrtuľníkoch s maximálnou vzletovou hmotnosťou (*Maximum Take Off Mass*; MTOM) menšou ako 2250 kg. ECAC však zbiera a zhromažďuje údaje o týchto ľahkých lietadlách, ako aj o vetroňoch (v minulosti „klzáky“). Uvedené údaje ECAC odhaľujú že za tri roky od r. 2004 do r. 2006 sa v približne 34 štátoch stalo 2034 nehôd (t. j. okolo 680 nehôd/rok), ktorých účastníkmi boli „malé“ motorové letúny alebo vrtuľníky, aké napr. obvykle používa všeobecné letectvo na menších verejných letiskách. Z týchto 2034 nehôd sa 138 stalo parkujúcim lietadlám, 387 sa stalo počas vzletu a 793 počas pristávania. Pri týchto nehodách bolo usmrtených spolu 494 osôb (okolo 167 os./rok) Treba pripomenúť, že tento počet smrteľných úrazov je v priemere dokonca vyšší než ročný počet usmrtení v obchodnej leteckej prevádzke v EÚ, hoci ho verejnosť vníma menej, pretože nehody malých lietadiel nevzbudia veľkú pozornosť médií. V budúcnosti sa očakáva príchod veľmi ľahkých prúdových lietadiel, ktoré prinesú relatívne komplexnú a rýchlu prevádzku i na menšie verejné letiská. Táto prevádzka, ak sa na nej podieľa letecká taxi služba, patrí k službám obchodnej leteckej dopravy. Z toho vyplýva, že z pohľadu uvedených údajov a očakávaného vývoja bezpečnosť ľahkého letectva, ktoré využíva menšie letiská, nemožno ignorovať.

2.3.1.10 Zhrnutie analýzy bezpečnosti letísk

V čase od 1. januára 1996 do 31. decembra 2005 sa **na letisku alebo jeho blízkosti** v Európe stalo **413 nehôd** lietadlám s maximálnou certifikovanou vzletovou hmotnosťou nad 2250 kg. Len za tri roky 2004 až 2006 dosiahol počet nehôd ľahších lietadiel na letiskách alebo v ich blízkosti spolu 1318. Na ťažších lietadlách bolo **743 osôb usmrtených** (t. j. okolo 75 os./rok), 125 osôb sa zranilo ťažko a 242 ľahko. Aj väčšina z približne 167 smrteľných nehôd ročne na menších lietadlách sa stane na letisku alebo v jeho blízkosti. Udalosti, pri ktorých sa vyskytli len ľahké poranenia, nie sú nehodami podliehajúcimi ohlasovacej povinnosti a nie sú zahrnuté. Uvedený počet ľahkých poranení sa týka iba ľahkých poranení uvedených pri povinne hlásených nehodách.

Podľa odhadov oddelenia analýzy a výskumu bezpečnosti agentúry len **náklady súvisiace s usmrtením/poranením osôb** dosiahli v rokoch 1996 až 2005 rádovo 1500 mil. EUR/10 rokov, t. j. **150 mil. EUR/rok**.

Pri 75 % všetkých nehôd na letiskách alebo v ich blízkosti je jasné, čo treba robiť. Úpravy by sa nemali týkať len aspektov súvisiacich s prevádzkou lietadla, ale mali by obsiahnuť všetky ostatné aspekty letectva vrátane letovej prevádzky a manažmentu letiska.

Pokiaľ však ide o hospodárnosť, nie všetky náklady súvisiace s usmrtením/zranením možno prisúdiť faktorom letiska, pretože k nim môže prispieť aj vzdušná prevádzka, manažment letovej prevádzky alebo technické príčiny lietadla. Hlbšia analýza by bola potrebná na prepočet percentuálneho podielu uvedených nákladov, prisudzovaných príčinám letiska, ktoré by sa mohli ukázať neprímerané v kontexte tohto RIA. S určitou opatrnosťou sa preto predpokladá, že len 20 % z celkovej sumy **zapríčinili letiská: t. j. 30 mil. EUR/rok** (r. 2006).

Táto suma by sa mala **pripočítat' k 1134 mil. EUR/rok** škôd pri rolovaní a parkovaní, odhadovaných v odseku 2.3.1.7.

Napokon možno odhadnúť, že náklady na letecké nehody a incidenty zapríčinené faktormi letiska (infraštruktúra, technické zariadenia, prevádzka) v krajinách EÚ 27 + 4 na lietadlách s MTOM nad 2250 kg, dosiahli okolo 1164 mil. EUR/rok (na úrovni EUR 2006). Okrem toho ani počet obetí odvodený z „malých“ strojov, už s ohľadom na rozširovanie prevádzky veľmi ľahkých prúdových lietadiel nemožno zanedbať.

2.3.2 Regulačný rámec

2.3.2.1 Globálny regulačný rámec: ICAO

Globálny regulačný rámec s ohľadom na leteckú bezpečnosť vytvorila ICAO na základe dohovoru podpísaného v roku 1944 v Chicagu. Zmluvnými štátmi ICAO sú všetky štáty EÚ 27, ako aj Island, Nórsko a Švajčiarsko. Súbor pravidiel, noriem a odporúčaní (*Standards and Recommended Practices*; SARPs) ICAO je obsiahnutý v prílohách k uvedenému dohovoru, ktorého článok 44 ustanovuje, že letecké predpisy a systémy sa nesmú implementovať, ak nie sú normalizované ICAO. Napriek občasnému porušeniu tejto zásady je táto zásada základom pre vytvorenie globálnej interoperability. Je však potrebné pripomenúť, že sa pritom kladie dôraz na technickú a prevádzkovú interoperabilitu a nie reguláciu organizácie, ktorej európske právne predpisy leteckej bezpečnosti postupne prisudzujú najvyššiu dôležitosť.

Navyše ICAO nemožno považovať za skutočného „regulátora bezpečnosti“ leteckého systému. V skutočnosti v základných právnych predpisoch EASA bezpečnostné úpravy zahrňujú tri hlavné úlohy: t. j. tvorbu predpisov, certifikáciu/dohľad/presadzovanie a normalizáciu. Hlavná úloha ICAO je obmedzená na tvorbu predpisov. Dve ďalšie uvedené úlohy, napriek Všeobecnému programu hodnotenia dohľadu nad bezpečnosťou (USOAP), stále ostávajú v značne nekoordinovanej vnútroštátnej pôsobnosti v rámci ICAO.

Skutočná implementácia SARPs ICAO je potom ponechaná na rozhodnutie štátov: štát môže zaviesť do svojho právneho systému normu, ale mohol by aj ICAO „oznámiť“ rozdiel, ak si to želá. Odchýlky od odporúčaných postupov sa dokonca nemusia vôbec oznamovať. V skutočnosti nie sú pre štáty záväzné žiadne regulačné dokumenty ICAO, ani sa jednotne nevykladajú, neuplatňujú ani ich nie je možné priamo uplatniť na právnické alebo fyzické osoby.

V rámci EÚ 27 + 4 to vedie nielen k nejednotnej ochrane občana v záležitostiach leteckej bezpečnosti, ale aj k nerovnakým podmienkam na vnútornom trhu.

Inými slovami, napriek tomu, že prílohy ICAO vrátane prílohy 14 týkajúcej sa letísk, často obsahujú správne prevádzkové a technické ustanovenia, ktoré počas posledných šesťdesiatich rokov umožnili rozvoj civilného letectva vo svetovom meradle, rámec ICAO sa vyznačuje týmito hlavnými nedostatkami:

- žiadne pravidlo nie je skutočne právne záväzné,
- pravidlá často stanovujú „čo“, ale nikdy „kto“ (t. j. ktorá organizácia), ani „ako“ (napr. osvedčovaním a dohľadom príslušných úradov),
- v každom zmluvnom štáte sú nevyhnutné paralelné procesy právnej transpozície vzhľadom na vnútornú nehomogénnosť, rozdielnosť časových rámcov a duplicitu prác.

2.3.2.2 Tvorba predpisov a normalizácia v Európe

Okrem príslušnosti k ICAO sú európske štáty individuálne aj členmi iných leteckých organizácií ako ECAC, JAA, EUROCONTROL a GASR.

Európska konferencia civilného letectva (*European Civil Aviation Conference*; ECAC) pozostáva v súčasnosti zo 42 členských štátov, medzi ktorými sú všetky štáty EÚ 27. Jej cieľom je podporovať nepretržitý rozvoj bezpečného, výkonného a udržateľného systému európskej leteckej dopravy. ECAC vydáva *rezolúcie, odporúčania a politické vyhlásenia*, ktorých účinnosť by mali zabezpečiť jej členské štáty. Na rozdiel od ICAO teda nie je dokonca ani tvorcom bezpečnostných predpisov.

JAA boli pridruženým orgánom ECAC. Boli poverované úlohami v oblasti tvorby predpisov a naozaj aj vypracovali jednotné letecké predpisy (Joint Aviation Requirements; JARs) v oblastiach konštrukcie a výroby lietadiel, prevádzky a údržby lietadiel a licencovania letových posádok. Ale ani JARs, podobne ako SARPs ICAO, neboli právne záväzné, pokiaľ ich štáty netransponovali do svojich právnych systémov. V súčasnosti je v pokročilom štádiu prevod funkcií, pôvodne vykonávaných JAA, na agentúru.

EUROCONTROL (pozostávajúci dnes z 38 štátov vrátane Čiernej Hory) sa v súčasnosti venuje najmä poskytovaniu služieb, zabezpečovaniu centrálnych funkcií, odbornej príprave, výskumu, ako aj plánovaniu a riadeniu spoločných rozvojových programov. Do roku 2004 však EUROCONTROL zohrával aj úlohu tvorcu predpisov (menovite prijal a uverejnil bezpečnostné regulačné požiadavky EUROCONTROLu; ESARR) s rovnakými charakteristikami ako ICAO a JAA. Inými slovami, hoci formálna funkcia tvorby predpisov, t. j. rozhodovanie, ktoré by malo zaväzovať členské štáty EUROCONTROLu, je vyhradená stálej komisii EUROCONTROLu, vzhľadom na medzivládny charakter tejto organizácie v skutočnosti nejestvujú žiadne donucovacie právne mechanizmy.

Po prijatí legislatívneho balíka „jednotného európskeho neba“ zákonodarcom EÚ, EUROCONTROL prevzal zodpovednosť za podporu Európskej komisie pri vypracovaní vykonávacích predpisov pre oblasti ANS a ATM na základe „mandátov“, ktoré vydala samotná Komisia.

Okrem toho EUROCONTROL nikdy nemal oprávnenie certifikovať systémy alebo schvaľovať organizácie (vrátane najmä systémov riadenia bezpečnosti).

V roku 1996 viaceré európske štáty vytvorili Zoskupenie regulátorov bezpečnosti letísk (*Group of Aerodrome Safety Regulators*; GASR), dobrovoľnú organizáciu bez formálnej inštitucionálnej totožnosti, ktorá sa v rámci vzájomnej spolupráce zameriava na harmonizáciu bezpečnostných predpisov na letiskách, pokiaľ ide o infraštruktúru letiska, ako aj jeho prevádzku. Ciele, právne postavenie a výstupy GASR, v ktorom je v súčasnosti 28 členských štátov, sú v oblasti regulácie bezpečnosti podobné ako má ICAO, JAA a EUROCONTROL.

Napokon žiadny predpis, norma ani požiadavka prijatá a uverejnená ktoroukoľvek z uvedených medzivládnych organizácií nie je priamo uplatniteľná, pokiaľ nebola právne transponovaná na vnútroštátnej úrovni.

Navyše žiadna z nich nemala oprávnenie vydávať osvedčenia alebo schvaľovať ani právomoc vymáhať dodržiavanie noriem na základe kontroly.

Naopak EASA má na základe základného nariadenia 1592/2002 tieto tri hlavné úlohy:

- a) tvorbu predpisov vrátane vypracovania „stanovísk“ určených Komisii, ktoré na území EÚ 27 + 4 budú viesť k priamo vykonateľným a právne záväzným vykonávacím predpisom, bez potreby ich transpozície na vnútroštátnej úrovni,

- b) vydávanie osvedčení a schvaľovanie (v prípadoch uvedených v základnom nariadení) buď priamo, alebo prostredníctvom príslušných leteckých úradov ustanovených na národnej úrovni,
- c) a kvalitu a normalizáciu prostredníctvom kontrol príslušných úradov a podávania správ Komisii, ktorá má donucovacie právomoci.

Agentúra v roku 2003 prevzala zodpovednosť za letovú spôsobilosť a environmentálnu zlučiteľnosť leteckých výrobkov. V súčasnosti je v spolurozhodovacom procese návrh⁷ na rozšírenie jej pôsobnosti na leteckú prevádzku, letové posádky a bezpečnosť prevádzkovateľov z tretích krajín.

Za predpokladu pozitívneho dokončenia tohto procesu v EÚ 27 + 4:

- bezpečnostná úprava viacerých oblastí letectva sa stane súčasťou právneho poriadku EÚ (t. j. vôbec nebude potrebná vnútroštátna transpozícia predpisov; plnenie úloh sa vhodne rozdelí medzi centrálnu, vnútroštátnu a miestnu úroveň),
- ATM a ANS ostanú upravené v rámci jednotného európskeho neba, ktorého vlastnosti však nie sú v úplnom súlade so základným nariadením o EASA,
- ale právna úprava bezpečnosti letísk ostane vnútroštátnou úlohou, hoci založenou na medzinárodných normách a požiadavkách vypracovaných viacerými organizáciami (napr. ICAO, GASR).

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.

Súvisiacim problémom sú niektoré predpisy ICAO (najmä týkajúce sa letísk), ktoré viacerí zainteresovaní považovali skôr za zastarané, pretože sa zameriavajú najmä na technické zariadenia (svietidlá, pruhy na VPD atď.) a neriešia „mäkšie“ problémy, napr. prevádzkové postupy a procesy dozoru, ktoré sú čoraz dôležitejšie.

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 aj na zabezpečenie úspešnej implementácie zmien SESAR identifikoval tri základné odporúčania:

- Európska únia a členské štáty EÚ by mali na európskej úrovni ustanoviť úrad pre reguláciu bezpečnosti, ktorý bude pôsobiť aj ako regulačné rozhranie pre manažment zmien a komunikovať so **SESAR JU, ktorý sa musí zriadiť najneskôr do konca fázy definovania 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

⁷ KOM(2005) 579 v konečnom znení z 15. novembra 2005 prijatý Európskou komisiou.

bezpečnosti;

- Agentúra EUROCONTROL by mala harmonizovaným spôsobom vypracovať poradenské podklady na pomoc efektívnej implementácii manažmentu zmien. Mali by byť v súlade s existujúcimi európskymi predpismi civilného letectva a požiadavkami na reguláciu bezpečnosti, ktoré zabezpečia zhodu.

Agentúra preto poznamenáva, že uvedené odporúčania, ktoré vypracoval SESAR, potvrdzujú jestvujúcu regulačnú roztrieštenosť. Navyše je zrejmé, že navrhovaný regulačný úrad by mal byť jediný, zatiaľ čo EUROCONTROL nemá mať žiadnu regulačnú úlohu.

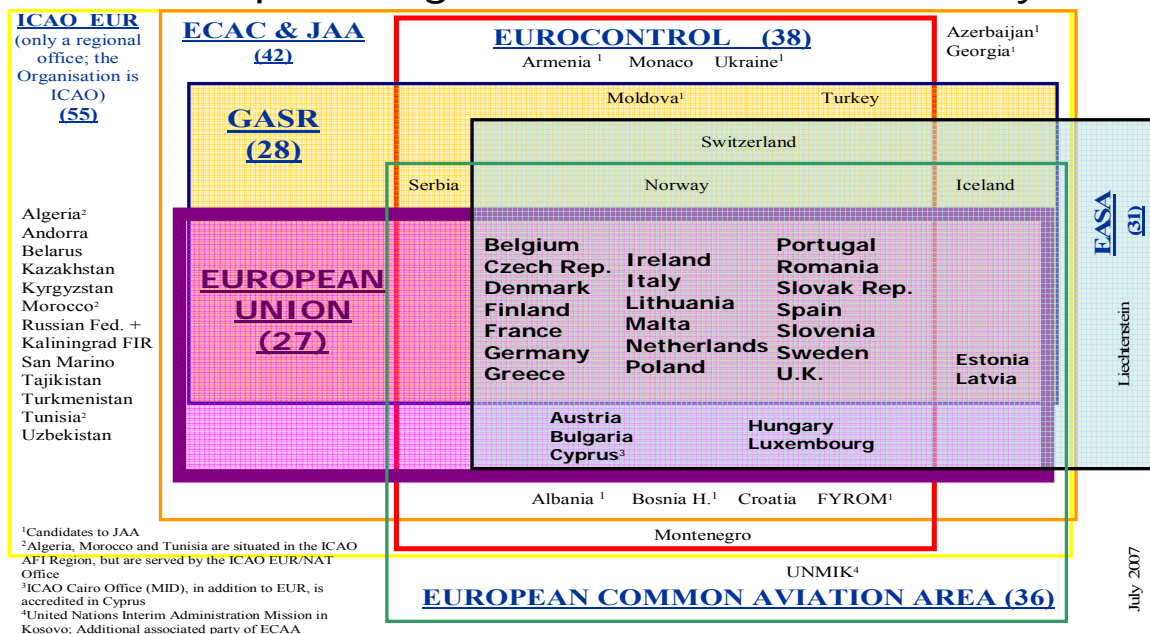
Podobne aj skupina odborníkov na vysokej úrovni (*High Level Group*; HLG), ktorú zriadil koncom roka 2006 Jacques Barrot, komisár zodpovedný za dopravu, v 1. odporúčaní svojej záverečnej správy vydané v júli 2007 konštatovala, že roztrieštenosť je hlavnou prekážkou zlepšovania výkonnosti európskeho leteckého 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 prekryvaniu regulačných procesov EÚ a iných regulátorov zaisťujúc nezávislé štruktúry zabezpečovania regulácie a 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 zameral 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 EASA. Vo svojom 8. odporúčaní napokon HLG žiadala Komisiu, aby splnomocnila EASA ako jedinú inštitúciu EÚ pre oblasť regulácie leteckej bezpečnosti vrátane letísk a ATM. Problémy prameniace zo súčasného roztriešteného rámca regulácie v oblasti bezpečnosti a právne nedostatky medzivládneho prístupu napokon konštatovala nielen agentúra, ale aj zainteresované strany, SESAR aj HLG.

2.3.3 Organizácie a procesy na národnej úrovni

2.3.3.1 Oddelenie dohľadu nad bezpečnosťou

Do Zoskupenia regulátorov bezpečnosti letísk (GASR) dnes patrí 28 štátov ako znázorňuje nasledujúci obrázok 8.

European Organisations for aviation safety



Obrázok 8: Členstvo GASR vo vzťahu k ostatným európskym organizáciám

En

European Organisations for aviation safety

ICAO EUR

only a regional office;
the Organisation is ICAO

Algeria²

Andorra

Belarus

Kazakhstan

Kyrgyzstan

Morocco²

Russian Fed. + Kaliningrad FIR

San Marino

Tajikistan

Turkmenistan

Tunisia²

Uzbekistan

ECAC & JAA

GASR

EUROCONTROL

Armenia¹

Monaco

Ukraine¹

Azerbaijan¹

Georgia¹

Moldova¹

Turkey

Switzerland

Serbia

Norway

Iceland

EUROPEAN UNION

Belgium

Czech Rep.

Sk

Európske organizácie pre bezpečnosť letectva

ICAO EUR

len oblastná kancelária

organizácia je ICAO

Alžírsko²

Andorra

Bielorusko

Kazachstan

Kirgizsko

Maroko²

Ruská fed. + Kaliningradská oblasť

San Maríno

Tadžikistan

Turkménsko

Tunisko²

Uzbekistan

ECAC a JAA

GASR

EUROCONTROL

Arménsko¹

Monako

Ukrajina¹

Azerbajdžan¹

Gruzínsko¹

Moldavsko¹

Turecko

Švajčiarsko

Srbsko

Nórsko

Island

EURÓPSKA ÚNIA

Belgicko

Česko

Denmark	Dánsko
Finland	Fínsko
France	Francúzsko
Germany	Nemecko
Greece	Grécko
Ireland	Írsko
Italy	Taliansko
Lithuania	Litva
Malta	Malta
Netherlands	Holandsko
Poland	Poľsko
Portugal	Portugalsko
Romania	Rumunsko
Slovak Rep.	Slovensko
Spain	Španielsko
Slovenia	Slovinsko
Sweden	Švédsko
U.K.	Spojené kráľovstvo
Estonia	Estónsko
Latvia	Lotyšsko
Austria	Rakúsko
Bulgaria	Bulharsko
Cyprus ³	Cyprus ³
Hungary	Maďarsko
Luxembourg	Luxembursko
EASA	EASA
Liechtenstein	Lichtenštajnsko
Albania ¹	Albánsko ¹
Bosnia H. ¹	Bosna a Hercegovina ¹
Croatia	Chorvátsko
FYROM ¹	Macedónsko ¹
Montenegro	Čierna Hora
UNMIK ⁴	UNMIK ⁴
EUROPEAN COMMON AVIATION AREA	EURÓPSKY SPOLOČNÝ LETECKÝ PRIESTOR
¹ Candidates to JAA	¹ Kandidáti JAA
² Algeria, Morocco and Tunisia are situated in the ICAO AFI Region, but are served by the ICAO EUR/NAT Office	² Alžírsko, Maroko a Tunisko sú v africkej oblasti ICAO, ale obsluhuje ich európsko-severoatlantická kancelária ICAO
³ ICAO Cairo Office (MID), in addition to EUR, is accredited in Cyprus	³ Okrem európskej je na Cypre akreditovaná aj káhirská kancelária ICAO (MID)
⁴ United Nations Interim Administration Mission in Kosovo; Additional associated party of ECAA.	⁴ Misia dočasnej správy OSN v Kosove; ďalšia pridružená strana ECAA
July 2007	Júl 2007

Dvadsaťpäť členských štátov GASR patrí zároveň k EÚ 27 + 4, tzv. „systému EASA“. Systém EASA však pozostáva z 31 štátov. Spomedzi 6 štátov⁸, ktoré sú členmi systému EASA, ale nie sú členmi GASR, v jednom prípade (cyperské) ministerstvo dopravy zodpovedá aj za manažment a prevádzku letísk. V čase zostavovania tohto RIA sa nenašiel žiadny dôkaz o existencii samostatnej funkcie dohľadu nad bezpečnosťou letísk v tomto štáte. Súvisiaci možný vplyv navrhovanej stratégie je analyzovaný v odseku 2.8.

2.3.3.2 Prevádzkové funkcie plnené orgánmi verejnej správy

V roku 2007 GASR uskutočnilo medzi svojimi 28 členmi prieskum, ktorého cieľom bolo zhromaždiť informácie o spôsobe organizácie sektora letísk na kontinente. Z výsledkov

⁸ Bulharsko, Cyprus, Lichtenštajnsko, Luxembursko, Maďarsko a Rakúsko.

vyplynulo najmä, že v mnohých prípadoch prevádzkujú a riadia letiská orgány verejnej správy (ministerstvo dopravy, miestna a regionálna samospráva), verejnoprávne organizácie (obchodné komory) alebo štátne podniky, kým inokedy zodpovedajú úrady za výkon určitých činností, ktoré tiež súvisia s navrhovanými základnými požiadavkami na bezpečnosť letísk. Väčšina relevantných zistení uvedeného prieskumu, z ktorých niektoré sa budú musieť zahrnúť do tohto hodnotenia, je zhrnutá v tabuľke 12.

Ktorý subjekt zodpovedá za výkon niektorých činností na letisku				
Kategória	Hlavné zistenie GASR	Súvisiace ERs	Vyžaduje si analýzu vplyvu	
			A/N	Poznámky
Prevádzka letísk	Vykonávajú v rôznych prípadoch rôzne subjekty, napr.: <ul style="list-style-type: none"> • regionálna samospráva • miestna samospráva • obchodná komora • štátny obchodný podnik • štátna alebo súkromná spoločnosť 	Kapitola B	nie	ERs nezávisia od právnej formy prevádzkovateľa letiska
	Priama zodpovednosť štátu: <ul style="list-style-type: none"> • Estónsko (určitá) • Taliansko (niekoľko menších prípadov) • Nórsko (niekedy) • Švédsko (niekedy) • Grécko (nie vždy) 	Kapitola B	Áno	Len ak funkcia dozoru nad bezpečnosťou nebola oddelená (ods. 2.8). Bez vplyvu na členské štáty GASR. Možno len jeden (t. j. Cyprus) ovplyvnený medzi EÚ 27 + 4.
Núdzový plán letiska	V niektorých prípadoch sa tento plán zrejme stal súčasťou miestneho havarijného plánu, napr. v DK, EE, FR (prefekt), LT.	B.1.f	Nie	Prevádzkovateľ letiska je zapojený vždy a musí mať stanovené postupy, na zvládnutie núdzových prípadov.
	V niektorých prípadoch zodpovednosť úradu, nie prevádzkovateľa (napr. IT).			
Miestny núdzový plán	Vyžaduje sa už vo veľkej väčšine štátov.	C.3	Nie	Zavedený už vo väčšine prípadov
RFFS na letisku	Vo väčšine prípadov na veľkých letiskách zabezpečuje prevádzkovateľ letiska. Výnimky sú GR a IT.	B.1.g	Nie	Znenie ER vyžaduje od prevádzkovateľa „preukázať“.

Tabuľka 12: Zhrnutie prieskumu GASR (2007)

Z uvedeného vyplýva, že v tomto RIA si vyžaduje pozornosť len potreba ustanoviť oddelenú zodpovednosť za dozor nad bezpečnosťou (aspoň na funkčnej úrovni).

2.3.3.3 Súčasná snaha o dozor nad bezpečnosťou letísk

Služby Komisie v roku 2006 prostredníctvom kolegov v GASR zhromaždili niektoré informácie o jednotnosti úsilia potrebného na celý rad regulačných činností v oblasti bezpečnosti letísk. Informácie, ktoré kolegovia z GASR potvrdili službám Komisie, sú uvedené v tabuľke 13.

Č.	Štát	Certifikované (alebo čoskoro certifikované) letiská	Ekvivalent plného úväzku (FTE)		
			Politika a tvorba predpisov	Certifikácia a dozor	Odborní pracovníci spolu
1	Belgicko	6	1	4	5
2	Česko	9	0,5	1,5	2
3	Dánsko	36	1	5	6
4	Estónsko	11	2	2	4
5	Fínsko	28	1	3	4
6	Francúzsko	70	7	122	129
7	Írsko	28	1	2	3
8	Taliansko	50	10	25	35
9	Lotyšsko	8	0,5	1,5	2
10	Holandsko	14	10	6	16
11	Portugalsko	50	1	5	6
12	Rumunsko	33	5	8	13
13	Slovensko	8	1	2 + 1	4
14	Slovinsko	67	0,5	2	2,5
15	Španielsko	42	3	7	10
16	Švédsko	99	4	8	12
17	Spojené kráľovstvo	142	6	14	20
SÚČET		701	54,5	219	273,5

Tabuľka 13: FTE v súčasnosti zamestnaných reguláciou bezpečnosti letísk

Údaje uvedené v tabuľke 13 sú približné a neúplné. Týkajú sa však radu rozličných situácií, ako sú „malé“ alebo „veľké“ štáty a rôzne kultúrne tradície. Takže vo všeobecnosti je predpoklad, že tieto údaje tvoria dostatočnú vzorku na odhadnutie počtu FTE pre reguláciu bezpečnosti letísk podľa právnych predpisov platných v súčasnosti na úrovni EÚ 27 + 4, ako je potrebné a postačujúce v tomto dokumente RIA podľa zásady primeranej analýzy.

Podľa toho je v súčasnosti napr. v Spojenom kráľovstve 6 FTE zamestnaných na tvorbe stratégie a predpisov bezpečnosti letísk. Podobný počet sa využíva vo Francúzsku. Opačný extrém, iba dvaja odborníci sú k dispozícii lotyšskému CAA na reguláciu bezpečnosti letísk (t. j. na tvorbu predpisov + certifikáciu + nepretržitý dozor). Preto sa odhaduje, že v „malom“ štáte možno využiť iba 0,5 ekvivalentu plného úväzku ročne na tvorbu predpisov o letiskách. V priemere potom na tvorbu predpisov o bezpečnosti letísk bolo v roku 2006 v 17 štátoch použitých asi 54,5 FTE, čo je 3,2 FTE/štát. Zamestnávanie rovnakého priemerného počtu 3,2 FTE v každom štáte EÚ 27 + 4 bude viesť k **99 FTE zamestnaných na tvorbe predpisov o bezpečnosti letísk na kontinentálnej úrovni.**

Asi 219 FTE bolo využitých na certifikáciu a dozor na 701 letiskách v 17 štátoch. Preto ($701/219 = 3,2$) 1 jediný FTE na príslušnom úrade je v priemere potrebný na certifikáciu a dozor nad niečo viac ako 3 letiskami podľa súčasných právnych predpisov: hodnotu **3,2 letiska/inšpektora možno považovať v nasledujúcich častiach tohto RIA za terajší „faktor produktivity“.**

Veľmi hrubou extrapoláciou týchto údajov na všetky štáty EÚ 27 + 4 za predpokladu okolo 41 (certifikovaných) letísk/štát (t. j. 701/17) dostaneme spolu 1271 na uvedenom území. Vydelením tohto počtu hodnotou 3,2 dospejeme k výsledku potrebných približne 400 FTE.

Preto sa v tomto RIA použijú tieto odhady ako východisko (t. j. súčasná situácia), voči ktorej sa bude hodnotiť vplyv budúcich využitých možností:

- **99 FTE potrebných na tvorbu predpisov podľa súčasnej legislatívy (t. j. paralelná transpozícia medzinárodných požiadaviek do právneho poriadku jednotlivého štátu),**
- **1 FTE potrebný na certifikáciu a dozor nad 3,2 letiskami podľa súčasných predpisov (t. j. kontrola prevádzky a manažmentu na každom jednotlivom letisku), čo znamená 400 FTE v EÚ 27 + 4.**

2.3.4 Závěry a odôvodnenie zásahu EÚ

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

- zvýšiť bezpečnosť na letiskách a v ich blízkosti, pretože sa tu za posledné desaťročie stalo okolo 75 % všetkých leteckých nehôd, ktoré si len v Európe vyžiadali 743 životov,
- zvýšiť aj bezpečnosť na verejných letiskách používaných všeobecným letectvom, v ktorom je ročný počet smrteľných nehôd prinajmenšom porovnateľný so smrteľnými nehodami v obchodnej leteckej doprave veľkými letúňmi,
- znížiť náklady na letecké nehody a incidenty zapríčinené prinajmenšom čiastočne faktormi letiska (infraštruktúrou, technickými zariadeniami, prevádzkou) v krajinách EÚ 27 + 4, ktoré boli odhadnuté na 1 164 mil. EUR/rok (na úrovni EUR 2006),
- rozpracovať konzistentný a neroztrieštený regulačný rámec bezpečnosti pre EÚ 27 + 4, jednoznačne oddelený od poskytovania služieb a od nezávislého vyšetrovania nehôd, ako aj od iných foriem regulácie (napr. investičnej alebo finančnej) alebo zasahovania orgánov verejnej správy,
- regulačný rámec založiť na solídnejšom, konzistentnejšom a jednotnejšom právnom základe, než sú predpisy alebo normy prijaté a uverejnené medzivládnyimi organizáciami;
- od začiatku podporovať paneurópsky projekt SESAR ponúknutím jediného regulátora bezpečnosti, aby s ním spolupracoval,
- dosiahnuť v celkovom kontexte racionalizácie nákladov na reguláciu bezpečnosti úspory pri spoločnej tvorbe predpisov týkajúcich sa bezpečnosti a interoperability letísk, ktorá si dnes vyžaduje 99 FTE.

2.4 Ciele a ukazovatele

2.4.1 Ciele

Plánované rozšírenie systému EASA rieši problémy, ktoré, pokiaľ ide o letiská, súvisia so súčasnou organizáciou tvorby bezpečnostných predpisov a nedostatkom normalizácie dozoru príslušných orgánov.

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

- **všeobecné ciele**, ktoré predstavujú celkové širšie politické zámery;
- **osobitné ciele**, ktoré sú bezprostrednejšími cieľmi plánovanej legislatívnej iniciatívy prispievajúce na dosiahnutie celkových cieľov. Oboje, 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.

V nasledujúcich odsekoch 2.4.2 až 2.4.5 sú uvedené ciele a ukazovatele rozširovania pôsobnosti EASA na reguláciu bezpečnosti a interoperability letísk.

2.4.2 Všeobecné ciele

Všeobecné sociálne ciele Európskej komisie, ktoré sú opísané v pracovnom programe Komisie a ročnej politickej stratégii⁹ a vychádzajú v podstate z „Lisabonskej stratégie“, sú:

- priviesť Európu na cestu *prosperity*, ktorá okrem budovania vnútorného trhu (komplexného uľahčenia mobility pracovnej sily), založeného na spravodlivej súťaži, znamená aj vyššiu výkonnosť a efektívnosť dopravného systému, podporu SESAR, ako aj zníženie nákladov na nehody a incidenty a nákladov spojených s reguláciou bezpečnosti (úspory pri spoločnej tvorbe predpisov budú zhruba úmerné počtu letísk v pôsobnosti právnych predpisov EÚ);
- posilniť európsky záväzok *solidarity*, ktorého súčasťou je zabezpečenie rovnakej úrovne ochrany občanom na celom území EÚ 27 + 4 vrátane všetkých leteckých premávajúcich na „verejných“ letiskách;
- posilniť *ochranu* občana, pokiaľ ide o *pocit bezpečia* a tiež dopravnú bezpečnosť;
- ukázať a *dôraznejšie* propagovať tieto ciele mimo hraníc EÚ *vo svete*, alebo rozširovaním implementácie právnych predpisov EÚ v susedných štátoch podobne ako v systéme EASA (t. j. EÚ 27 + 4, ale otvorenom pre ďalších záujemcov o prístupenie).

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. Podrobnejšie tieto osobitné ciele identifikuje biela kniha európskej dopravnej politiky uverejnená v roku 2001 a jej strednodobé preskúmanie¹⁰ uverejnené v roku 2006. Rozšírenie systému EASA v skutočnosti úzko súvisí s niektorými osobitnými cieľmi, z ktorých relevantné sú zhrnuté takto:

⁹ Pozri http://europa.eu.int/comm/atwork/programmes/index_en.htm.

¹⁰ KOM(2006) 314 v konečnom znení z 22. júna 2006 – „Udržujte Európu v pohybe – Trvalo udržateľná pohyblivosť pre náš kontinent“

http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/2006_3167_brochure_sk.pdf.

- dostupnosť prijateľných a veľmi kvalitných dopravných riešení, ktoré prispievajú k voľnému pohybu osôb, tovaru a služieb, založenému na spoločných, jednotne uplatňovaných pravidlách pokrývajúcich všetky letecké oblasti,
- vysoká úroveň mobility poskytovaná aj podnikateľom, vyplývajúca z jednotných a rovnakých podmienok na vnútornom trhu, na ktorom neexistujú žiadne prekážky zriaďovania alebo rozširovania obchodných podnikov v žiadnej z krajín EÚ 27 + 4,
- presadenie minimálnych jednotných pracovných noriem vrátane lepšej kvalifikácie zamestnancov,
- ochrana bezpečnosti cestujúcich a občanov, z ktorých cestujúci sú skutočne hlavným cieľom navrhovanej iniciatívy vrátane zníženia nákladov súvisiacich s nehodami a incidentmi počas rolovania a parkovania lietadiel,
- zvýšenie výkonnosti a trvalej udržateľnosti dopravného systému, ktoré zahŕňa úspory a racionalizáciu nákladov súvisiaceho verejného sektora (napr. kontrolou celkového množstva FTE potrebných vo verejnom sektore; presunutím technických požiadaviek na úroveň technických podmienok Spoločenstva; posudzujúcimi orgánmi pre menšie podniky atď.),
- zavádzanie inovácií (napr. družicovej navigácie), ktoré by mohli všade zvýšiť ochranu občana pri súčasnom znížení nákladov súvisiacich s ich zavedením (napr. znížením počtu pozemných zariadení),
- uľahčenie vývoja technológií obmedzením zbytočne obmedzujúcich záväzných predpisov,
- zaradenie EÚ medzi svetových lídrov účasťou v medzinárodných organizáciách a rozširovaním oblasti uplatňovania určitých právnych predpisov EÚ.

2.4.4 Operatívne ciele

Očakávané ciele rozširovania systému EASA zrejme úzko súvisia s problémami analyzovanými v predchádzajúcom odseku 2.3. Zámerom zvolenej stratégie je v skutočnosti vyriešenie alebo zmiernenie jestvujúcich problémov, ktoré povedie k zlepšeniam. Zlepšenia samy o sebe sú tiež silno previazané s následkami, ktoré charakterizujú očakávané účinky zásahu a ktoré potom možno sledovať a *ex-post* vyhodnotiť (t. j. dať odpoveď na otázku: „Dosiahli sa zásahom ciele definované na začiatku?“).

Operatívne ciele teda súvisia s konkrétnymi opatreniami vo vzťahu s navrhovaným zásahom EÚ.

Ich výstup samotný 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 o EASA 1592/2002,
- uverejnenie spoločných vykonávacích predpisov pre letiská a pre prevádzkovateľov letísk, ako aj uverejnenie technických podmienok Spoločenstva (CSs),
- zriadenie pracovnej organizácie,
- nepretržité sledovanie bezpečnosti letísk,
- zavedenie úzkeho vzťahu so SESAR,
- príchod prevádzkovateľov letísk na trh, ktorí sú držiteľmi jedného osvedčenia a riadia viac ako jedno letisko,
- zriadenie a zavedenie kontrol dodržiavania noriem v oblasti letísk.

2.4.5 Ukazovatele

Identifikovať možno tri rôzne úrovne ukazovateľov:

- Ukazovatele **dosahu** vyjadrujú konečný žiaduci účinok na spoločnosť. Zvyčajne sa merajú globálnymi ukazovateľmi a môže ich ovplyvniť množstvo iných ukazovateľov alebo stratégií (napr. bezpečnosť letectva); v niektorých prípadoch bude ťažké, alebo celkom nemožné zistiť závislosť týchto výsledkov od rozšírenia pôsobnosti EASA na letiská.
- Ukazovatele **výsledku**, t. j. bezprostredné ciele navrhovanej stratégie, ktoré sa musia dosiahnuť, aby sa dosiahol hlavný cieľ. Vyjadrujú sa priamymi a krátkodobými účinkami opatrení podľa možností stratégie a môžu ich ovplyvniť aj iné politiky (napr. politika jednotného európskeho neba, ktorá je tiež zameraná na zvyšovanie bezpečnosti letectva).
- Ukazovatele **výstupov**, t. j. presné opatrenia alebo priamo očakávané vecné 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 politického zásahu. Ukazovatele na úrovni 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 navrhnuté agentúrou a spojené so všeobecnými cieľmi sú uvedené v tabuľke 14.

Identifikované problémy	Všeobecné ciele	Ukazovatele dosahu
Potreba zvýšiť leteckú bezpečnosť na letiskách a v ich blízkosti.	<i>Ochrana</i> občana: bezpečnosť dopravy a letectva.	Bezpečnosť na všetkých verejných letiskách.
Zníženie nákladov na letecké nehody zapríčinené prinajmenšom čiastočne faktormi letiska.	<i>Prosperita</i> : zníženie nákladov na nehody zapríčinené prinajmenšom čiastočne faktormi letiska.	Náklady na škody zapríčinené nehodami a incidentmi počas rolovania a parkovania lietadiel.
Potreba zjednotiť regulačný rámec bezpečnosti.	<i>Silnejší hlas vo svete</i> ;	Ovplyvnenie preskúmania prílohy 14 ICAO.
	<i>Rozšírenie</i> systému EASA za hranice EÚ 27 + 4.	Pristúpenie nových štátov k EASA.
Potreba založiť regulačný rámec na solídnom právnom základe.	<i>Prosperita</i> : budovanie vnútorného trhu a podpora mobility pracovnej sily.	Príchod prevádzkovateľov s viacerými letiskami.
	<i>Solidarita</i> : zabezpečujúca občanom rovnakú úroveň ochrany na celom území EÚ 27.	Zriadenie spoločných programov spôsobilosti pre zamestnancov letísk plniacich úlohy, ktoré súvisia s leteckou bezpečnosťou.
Potreba od začiatku podporovať SESAR z hľadiska regulácie bezpečnosti.	<i>Prosperita</i> : podpora SESAR zabezpečením jednoznačného rozhrania pre reguláciu bezpečnosti.	Štandardizované uplatňovanie spoločných predpisov v EÚ 27 + 4 na maximálnom odôvodnenom počte letísk.
		Vytvorenie formálneho rozhrania medzi SESAR a agentúrou vzhľadom na rozdelenie ich úloh.

Potreba racionalizovať úsilie o reguláciu bezpečnosti letísk.	<i>Prosperita</i> : zníženie nákladov spojených s reguláciou bezpečnosti letísk.	Implementácia mechanizmu EASA na regulovanie bezpečnosti letísk s využitím menej ako 90 FTE. Zníženie potreby tvorby predpisov na národnej úrovni na minimum.
---	--	---

Tabuľka 14: Identifikované problémy, všeobecné ciele a ukazovatele dosahu

Aj osobitné ciele môžu súvisieť s problémami analyzovanými v odseku 2.3. Ciele a ukazovatele na sledovanie ich dosahovania sú uvedené v tabuľke 15.

Identifikované problémy	Osobitné ciele	Ukazovatele výsledkov
Potreba zvýšiť leteckú bezpečnosť na letiskách a v ich blízkosti.	Štandardizované uplatňovanie spoločných predpisov.	Rozšírenie štandardizácie kontroly dodržiavania noriem v oblasti letísk
	Veľmi kvalitné dopravné riešenia.	Zavedenie systémov manažmentu všetkými prevádzkovateľmi veľkých letísk.
	Ochrana bezpečnosti cestujúcich letcov a občanov.	Ukazovatele bezpečnosti letísk.
Náklady na nehody a incidenty zapríčinené faktormi letiska.	Zníženie nákladov na škody zapríčinené nehodami a incidentmi počas rolovania a parkovania lietadiel.	Náklady na škody zapríčinené nehodami a incidentmi počas rolovania a parkovania lietadiel.
Potreba zjednotiť regulačný rámec bezpečnosti.	Všetky oblasti letectva pokryté právnymi predpismi EÚ.	Zmena a doplnenie, ktoré zahŕnie letiská do základného nariadenia.
	Spoločné predpisy EÚ pre bezpečnosť a interoperabilitu letísk.	Prijatie vykonávacích predpisov pre letiská a pre prevádzkovateľov letísk.
	Globálna interoperabilita.	Ovplyvnenie vývoja prílohy 14 ICAO.
	Účasť v medzinárodných organizáciách.	Nepretržitá účasť na činnosti GASR.
	Rozšírenie oblasti uplatňovania určitých právnych predpisov EÚ.	Pristúpenie nových štátov k EASA.
	Lepšia normalizácia navrhovania a výroby letiskových zariadení.	Implementácia predpisov pre letiskové zariadenia a súvisiace navrhovanie a výrobu.
Potreba založiť regulačný rámec na solídnom právnom základe.	Mobilita poskytovaná aj podnikateľom.	Zavedenie a využívanie jediného osvedčenia prevádzkovateľa letísk.
	Normy EÚ pre lepšiu kvalifikáciu zamestnancov.	Zriadenie spoločných programov spôsobilosti pre zamestnancov letísk plniacich úlohy, ktoré súvisia s leteckou bezpečnosťou.
Potreba od začiatku podporovať SESAR z hľadiska regulácie bezpečnosti.	Zavedenie nových koncepcií prevádzky a technologických inovácií (napr. družicovej navigácie).	Formalizácia regulačného rozhrania.
		Vyjasnenie certifikačného rámca pre družicovú navigáciu.
Potreba racionalizovať úsilie o reguláciu bezpečnosti letísk.	Úspory a racionalizácia nákladov súvisiaceho verejného sektora.	Oveľa menej ako 99 FTE zamestnancov agentúry zamestnaných na tvorbe predpisov, normalizácii a analýze bezpečnosti letísk.
		Dostatok zamestnancov na príslušných úradoch.

	Začlenenie technických požiadaviek do technických podmienok certifikácie a uľahčenie vývoja technológií obmedzením zbytočne obmedzujúcich záväzných predpisov.	Začlenenie technických požiadaviek do technických podmienok certifikácie.
	Poverenie posudzujúcich orgánov, aby certifikovali menšie letiská alebo podniky.	Zmena a doplnenie základného zariadenia, ktorou s poverujú posudzujúce orgány.

Tabuľka 15: Identifikované problémy, osobitné ciele a ukazovatele výsledkov

A napokon, operatívne ciele možno priradiť k početným podrobným pozorovateľným alebo merateľným ukazovateľom výstupov ako je uvedené v tabuľke 16.

Operatívne ciele	Ukazovatele výstupov
Zmena a doplnenie základného nariadenia, pokrývajúce letiská.	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 letiská a pre prevádzkovateľov letísk, ako aj uverejnenie prijateľných spôsobov plnenia (AMCs);	Uverejnenie 1. NPA o vykonávacích predpisoch pre letiská.
	Uverejnenie 1. NPA o vykonávacích predpisoch pre prevádzkovateľov letísk.
	Uverejnenie 1. CRD o vykonávacích predpisoch pre letiská.
	Uverejnenie 1. CRD o vykonávacích predpisoch pre prevádzkovateľov letísk.
	Predloženie 1. stanoviska k vykonávacím predpisoch pre letiská.
	Predloženie 1. stanoviska k vykonávacím predpisoch pre letiská.
	Uverejnenie 1. technických podmienok Spoločenstva pre letiská.
Zriadenie pracovnej organizácie.	Nábor zamestnancov na obsadenie 5 oddelení tvorby predpisov pre ATM/letiská do r. 2008.
	Nábor zamestnancov na analýzu mimoriadnych udalostí na letiskách.
	Nábor zamestnancov na štandardizáciu kontroly dodržiavania noriem v oblasti letísk od r. 2009.
	Určenie externých audítorov spôsobilých zúčastňovať sa na kontrole dodržiavania noriem v oblasti letísk.
	Začlenenie spoločenstva letísk do SSCC.
	Zriadenie skupiny s externými odborníkmi na návrh vykonávacích predpisov.
	Akreditácia prvého posudzujúceho orgánu.
Nepretržité sledovanie bezpečnosti letísk.	Začlenenie analýzy bezpečnosti letísk od r. 2008 do výročných prehľadov o bezpečnosti.
Vzťah SESAR	Vyhodnotenie priebežných správ SESAR o bezpečnosti.
Jediné osvedčenie prevádzkovateľa letísk	Príchod prevádzkovateľov letísk na trh, ktorí sú držiteľmi jedného osvedčenia a riadia viac ako jedno letisko.
Zriadenie a zavedenie kontrol dodržiavania noriem v oblasti letísk.	Ustanovenie normalizačných postupov v oblasti letísk.
	Plán prvej série kontrol dodržiavania noriem pokrývajúcich aj oblasť letísk.
	Vykonanie prvej kontroly v oblasti letísk.

Tabuľka 16: Identifikované problémy, operatívne ciele a ukazovatele výstupov

2.5 Dostupné možnosti

2.5.1 Možnosti predbežného hodnotenia vplyvu

V predbežnom hodnotení vplyvu, uvedenom v odseku 1.3.3, ktoré vykonali služby Komisie (prostredníctvom konzultanta ECORYSu) v septembri 2005, sa zvažovalo 5 hlavných alternatívnych možností:

- A) „nulový variant“ (t. j. nemeniť situáciu očakávanú po prvom rozšírení funkcií EASA: EASA zodpovedná za letovú spôsobilosť, licencovanie letových posádok a letovej prevádzky; príslušné úrady určené na vnútroštátnej úrovni zodpovedné za ANS vrátane paneurópskych poskytovateľov a za letiská),
- **B) postupné rozšírenie systému EASA v oblastiach tvorby predpisov, certifikácie a kontroly dodržiavania noriem na oblasti ATM, ANS a na letiská,**
- C) rozšírenie mechanizmu jednotného európskeho neba v mandátoch EUROCONTROLu na reguláciu bezpečnosti letísk a uloženie úloh aj v oblasti kontroly certifikácie a dodržiavania noriem,
- D) zriadenie celkom novej európskej agentúry na pomoc Komisii v otázkach regulácie bezpečnosti ATM, ANS a letísk,
- E) pridelenie „rozšírenej EASA (podľa možnosti B) aj zodpovednosti za výkon osobitných prevádzkových funkcií ATM (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 uvažované v tomto RIA

Možnosti A, C, D a E uvedené v predchádzajúcom odseku preto nie je potrebné hodnotiť v tomto RIA znovu. Na druhej strane na skutočnú implementáciu možnosti B sa musia vyhodnotiť ďalšie dôležité otázky.

NPA 06/2006 skutočne obsahovalo v tomto zmysle 9 otázok, aj za predpokladu, že konečným zámerom bolo implementovať už upravenú (Komisiou¹¹) vybranú možnosť B podľa odseku 2.5.1.

V skutočnosti však 2. otázka, spomedzi uvedených deviatich, obsahovala dva samostatné problémy, a to primeranosť navrhovaných základných požiadaviek vo všeobecnosti, ale aj alternatívne požiadavky určené záchranným a hasičským službám (*Rescue and Fire Fighting Services*; RFFS). V CRD už bola rozdelená analýza týchto dvoch rozdielnych problémov. Treba preto uvažovať spolu o 10 otázkach obsiahnutých v NPA. Spomedzi týchto 10 otázok, podľa názoru agentúry, 4 nie je potrebné ďalej analyzovať, pokiaľ ide o hodnotenie vplyvu.

Uvedené sú v tabuľke 17 vrátane dôvodu, pre ktorý sa ďalšia analýza vplyvu nepovažuje za potrebnú.

¹¹ KOM(2005) 578 v konečnom znení z 15. novembra 2005.

Otázky v NPA 06/2006		Dôvod neuvažovania o alternatívnych možnostiach
Č.	Text	
1	Agentúru zaujíma, či účastníci súhlasia s tvrdením, že stanovenie špecializovaných základných požiadaviek na úrovni Spoločenstva je najlepší prostriedok na stanovenie bezpečnostných cieľov pre reguláciu bezpečností letísk.	Vyhodnotila už EK prostredníctvom ECORYSu (t.j. porovnala možnosť B s možnosťou A = („nulovým variantom“) Ďalšie hodnotenie nie je potrebné.
2 o ERs	Agentúra sa zaujíma, či pripojené základné požiadavky skutočne spĺňajú vypracované kritériá a či so zreteľom na navrhovaný rozsah tvoria dobrý základ pre reguláciu bezpečnosti a interoperability letísk.	Kvalitatívne hodnotenie ERs. Nezistili sa žiadne relevantné alternatívne možnosti.
5	Agentúru by zaujímali názory zainteresovaných na: a) potrebu podrobných vykonávacích predpisov na uľahčenie preukazovania plnenia základných požiadaviek týkajúcich sa fyzických charakteristík a infraštruktúry malých letísk, b) potrebu podrobných vykonávacích predpisov na uľahčenie preukazovania plnenia základných požiadaviek týkajúcich sa prevádzky a riadenia malých letísk, c) dôležitosť v tomto kontexte už navrhnutého oddelenia základných požiadaviek pre veľké letiská od základných požiadaviek pre malé letiská.	Možnosť odmietla prevažná väčšina zainteresovaných. Jediná možnosť: úmerné ERs pre všetky letiská (veľké i malé). Analýza alternatív nie je nevyhnutná. Riadne RIA bude sprevádzať každý budúci návrh vykonávacích predpisov.
6	Agentúru by zaujímali názory zainteresovaných na: a) potrebu vyžadovať certifikáciu na overenie splnenia základných požiadaviek týkajúcich sa fyzických charakteristík a infraštruktúry malých letísk, b) potrebu vyžadovať certifikáciu na overenie splnenia základných požiadaviek týkajúcich sa prevádzky a riadenia malých letísk, c) dôležitosť v tomto kontexte už navrhnutého oddelenia základných požiadaviek pre veľké letiská od základných požiadaviek pre malé letiská.	Možnosť odmietnutia certifikácie pre všetky letiská prevažnou väčšinou zainteresovaných. Nie je nevyhnutné analyzovať alternatívne možnosti pre malé letiská.

Tabuľka 17: Problémy NPA 06/2006, ktorých vplyv si nevyžaduje podrobnú analýzu

Naopak, pri zvyšných 6 problémoch možno predpokladať alternatívne riešenia. Tieto alternatívne možnosti sú uvedené v tabuľke 18 a ich vplyv bude preto ďalej podrobne analyzovaný v odsekoch 2.6 až 2.10.

Otázky v NPA 06/2006		Téma	Alternatívne možnosti		Analýza v RIA ods.
Č.	Problém		Id.	Opis	
2 o RFFS	Požiadavky na zamestnancov záchranných a hasičských služieb (vrátane spôsobilosti zamestnancov).	Zamestnanci RFFS	2A	Zamestnanci RFFS sú regulovaní všeobecne a nie osobitne pre letectvo.	2.10
			2B	Program osobitnej leteckej spôsobilosti a zdravotné požiadavky na zamestnancov RFFS.	
			2C	Zamestnanci RFFS sú regulovaní aj spoločnými predpismi letectva v správe príslušných úradov, najmä pokiaľ ide o zdravotnú spôsobilosť.	
3	Neverejnú letiská podliehajú spoločným predpisom.	Pôsobnosť spoločných predpisov	3A	Len letiská s terminálmi pre cestujúcich podliehajú spoločným predpisom EÚ.	2.6
			3B	Všetky verejné letiská podliehajú spoločným predpisom EÚ.	
			3C	Všetky letiská (aj neverejné alebo súkromné) podliehajú spoločným predpisom EÚ.	
4 + 9	Nariadenie o letiskových zariadeniach	Letiskové zariadenia	4A	Letiskové zariadenia nie sú regulované na úrovni EÚ.	2.7
			4B	Spoločné predpisy EÚ (t. j. ETSO) pre „neštandardné“ zariadenia, implementované prostredníctvom vyhlásenia výrobcu o zhode a vyhlásenia prevádzkovateľa letiska o overení zhody.	
			4C	Ako 4B, ale nevyžaduje sa vyhlásenie o overení zhody, lebo overenie je súčasťou certifikácie letiska.	
7	Jedno osvedčenie ADOC	Certif. proces	7A	Proces certifikácie (infraštruktúry i manažmentu) vyžadovaný pre každé letisko.	2.8
			7B	Samostatné osvedčenie pre infraštruktúru a zariadenia pre každé letisko, plus osvedčenie organizácie na úrovni spoločnosti pre všetky spoločnosti prevádzkujúce viacero letísk.	
			7C	Ako 7B, ale len keď prevádzkovateľ požiadala o „jediné“ osvedčenie.	
8	Úloha posudzujúcich orgánov		8A	Akreditované posudzujúce orgány popri príslušných úradoch, oprávnené certifikovať konkrétne menej zložité letiská a dozerat' na ne. Žiadatelia sa rozhodnú, ktorému certifikačnému subjektu adresujú svoju žiadosť.	2.9
			8B	Akreditované posudzujúce orgány popri príslušných úradoch, oprávnené certifikovať všetky letiská a dozerat' na ne. Žiadatelia sa rozhodnú, ktorému certifikačnému subjektu adresujú svoju žiadosť.	
			8C	Len akreditované posudzujúce orgány oprávnené certifikovať konkrétne menej zložité letiská a dozerat' na ne.	
9	Overovanie zhody letiskových zariadení	Letiskové zariad.	Pozri riadok 4 + 9.		

Tabuľka 18: Problémy uvedené v NPA 06/2006, ktoré možno riešiť alternatívne

2.6. Analýza vplyvu pôsobnosti spoločných predpisov EÚ

2.6.1 Alternatívne možnosti

Pre rozsah pôsobnosti spoločných predpisov EÚ pre bezpečnosť letísk sú v odseku 2.5.2 uvedené tieto alternatívne možnosti:

- 3A): Len letiská s terminálmi pre cestujúcich (t. j. letiská slúžiace obchodnej leteckej doprave) podliehajú spoločným predpisom EÚ.
- 3B): Všetky verejné letiská podliehajú spoločným predpisom EÚ.
- 3C): Všetky letiská (aj súkromné a neverejné) podliehajú spoločným predpisom EÚ.

2.6.2 Cieľová skupina a počet dotknutých subjektov

2.6.2.1 Letiská

V platnom vydaní (dodatok č. 9 z 15. 6. 2006) prílohy 14 ICAO sa „letisko“ definuje takto:

„Plocha vymedzená na zemi alebo vode (vrátane akýchkoľvek stavieb, inštalácií a zariadení), ktorá je buď celá, alebo sčasti určená na prilet, odlet a pohyb lietadla na jej povrchu.“

Uvedenú definíciu letiska možno považovať za príliš širokú v závislosti od výkladu slova „určená“. Ak „určená“ znamená „v prvom rade určená“, potom sa vzťahuje len na všeobecne známe letiská. Ale ak „určená“ znamená „zákonom povolená“, za „letisko“ bude možné považovať aj mnohé iné vodné alebo pozemné plochy (napr. jazerá vo Fínsku, snehové polia v Alpách, na ktorých majú dovolené zosadať z vrtuľníka lyžiari, trávnaté horské lúky, z ktorých sa spúšťajú paraglajderi atď.).

Preto bola táto definícia v právnych predpisoch EÚ¹² zmenená zavedením pojmu „špeciálne upravená“, ktorý obmedzuje počet areálov spadajúcich do rámca definície letiska.

V počte takýchto „špeciálne upravených“ prístávacích plôch je napríklad v súčasnosti v Slovinsku („malom“ členskom štáte) okolo 60 letísk vrátane krátkych trávnatých pásov používaných len rekreačným letectvom. V Taliansku („veľkom“ členskom štáte) je ich spolu okolo 400. Predpokladá sa, že na každý štát (vrátane štátov s najmenšou a najjednoduchšou VPD) pripadá priemerne asi 200 „špeciálne upravených“ letísk, čo je asi 6000 v EÚ 27 + 4. Inak možno poznamenať, že vo Francúzsku je 441, v Nemecku 394 a vo Švédsku 154, teda takmer všetky letiská sú uverejnené v úradnej leteckej informačnej príručke (AIP). V Taliansku je v AIP len asi 100, ale o 300 viac „letiskových povrchov“ existuje v skutočnosti. V Poľsku, predstaviteľovi veľkých štátov východnej Európy, je v súčasnosti 77 letísk v AIP. V týchto piatich štátoch spolu možno narátať okolo 1466 letísk. Podľa štatistickej príručky GR pre dopravu a energetiku¹³, má týchto päť štátov 249 439 miliónov obyvateľov: teda okolo 5,88

¹² Článok 2 smernice Rady 96/67/ES z 15. októbra 1996 o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 272, 25.10.1996, s. 36 – 45).

¹³ http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/figures/pocketbook/2006

letiska na milión obyvateľov. Podľa tej istej príručky možno odhadovať, že štáty EÚ 27 + 4 mali v roku 2006 dovedna 503,5 milióna obyvateľov. Použitím rovnakého pomeru 5,88/milión pri tomto alternatívnom postupe odhad celkového počtu letísk rádovo okolo 3000. Žiadne presné agregované oficiálne údaje o tomto jave neboli uverejnené. **Na účely tohto hodnotenia vplyvu sa predpokladá suma 4500 letísk** (t. j. stredná hodnota medzi 6000 a 3000).

Iným extrémom je štatistika EUROCONTROLu¹⁴, podľa ktorej 42 letísk situovaných v štátoch EÚ 27 + 4, uvedených v tabuľke 19, zaznamenalo v roku 2006 vyše 50 000 pohybov.

Č.	Letisko	Počet pohybov v r. 2006
1	Paríž/Charles de Gaulle	270 753
2	Frankfurt	244 467
3	Londýn/Heathrow	238 361
4	Madrid/Barajas	217 635
5	Amsterdam	217 561
6	Mníchov	203 785
7	Barcelona	163 857
8	Rím/Fiumicino	157 906
9	Londýn/Gatwick	131 914
10	Kodaň/Kastrup	129 137
11	Viedeň	128 773
12	Miláno/Malpensa	125 712
13	Zürich	124 189
14	Brusel	123 736
15	Paríž/Orly	116 833
16	Štokholm/Arlanda	113 364
17	Manchester	112 645
18	Oslo/Gardermoen	108 034
19	Düsseldorf	107 090
20	Londýn/Stansted	102 509
21	Dublin	95 554
22	Palma de Mallorca	94 995
23	Atény	92 520
24	Helsinki-Vantaa	86 160
25	Praha/Ruzyně	80 164
26	Ženeva	79 235
27	Hamburg	78 679
28	Kolín/Bonn	75 197
29	Stuttgart	75 106
30	Varšava/Okecie	72 259
31	Berlín-Tegel	68 714
32	Lisabon	68 211
33	Nice	68 198
34	Miláno/Linate	64 891
35	Lyon/Sartolas	64 334
36	Edinburgh	62 448
37	Budapešť/Ferihegy	62 360
38	Malaga	62 089
39	Birmingham	57 665
40	Las Palmas	57 001
41	Londýn/Luton	55 038
42	Glasgow	52 332

Tabuľka 19: Letiská s vyše 50 000 pohybmi v roku 2006

¹⁴ EUROCONTROL eCODA Annual Digest 2006.

Vzhľadom na očakávaný takmer sústavný rast dopravy v budúcich rokoch možno odhadovať, že celkový počet takýchto „veľkých“ letísk s vyše 50 000 pohybmi za rok je okolo 50. Ale všetky letiská pre pravidelnú obchodnú leteckú dopravu (ktorá je vzhľadom na zavedenie „siedmej slobody“ v Európe vždy medzinárodná) musia byť certifikované podľa predpisov ICAO vrátane niektorých letísk s terminálmi pre cestujúcich (neuvedených v predchádzajúcej tabuľke), ktoré slúžia hlavným mestám niektorých členských štátov EÚ, napr. pobaltských, Bulharska alebo Rumunska.

Okrem toho z bezpečnostného hľadiska, jedna jediná nehoda moderného veľkého osobného lietadla môže zapríčiniť okolo 100 obetí, a tak by sa spoločné predpisy a regulačný rámec mali zamerať na minimalizovanie takýchto smutných udalostí bez ohľadu na druh a objem obchodnej (t. j. častej charterovej alebo pravidelnej) dopravy.

Odhadovaný počet letísk pridružených k európskej pobočke Medzinárodnej rady letísk (*Airport Council International*; ACI), podľa údajov databázy tejto organizácie z 2. augusta 2006, je v štátoch EÚ 27 + 4 okolo 350.

Podľa pracovného návrhu Leteckého navigačného plánu ICAO EUR (z augusta 2006) má 408 letísk designátor ICAO.

Nakoniec, v rámci uplatňovania článku 1 ods. 4 smernice Rady 96/67/ES z 15. októbra 1996 o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách Spoločenstva, Komisia uverejňuje v úradnom vestníku zoznam letísk otvorených pre komerčnú leteckú dopravu. Najnovší zoznam, ktorý sa týkal EÚ 27, bol uverejnený 17. novembra 2006 na strane 13 úradného vestníka C 279. Z tohto zdroja možno odvodiť údaje uvedené v tabuľke 20.

Letiská	ktorých ročná preprava je > 2 mil. cestujúcich alebo >50 tis. ton nákladu	1 až 2 mil. cestujúcich alebo 25 až 50 tis. ton nákladu	otvorené pre komerčnú leteckú dopravu	SPOLU
EÚ 27 (údaje Ú. v. EÚ)	95	49	464	608
Odhady za Island, Lichtenštajnsko, Nórsko a Švajčiarsko	5	11	76	92
SÚČET	100	60	540	700

Tabuľka 20: Počet letísk otvorených pre komerčnú leteckú dopravu

Tak sa na účely tohto RIA predpokladá približne 700 letísk, ktoré využívajú veľké letúny komerčnej leteckej dopravy.

Navyše je však potrebné odhadnúť počet „verejných“ letísk, t. j. letísk, ktoré využíva aj všeobecné letectvo, letecká taxi služba alebo letecké práce za neprítomnosti obchodnej leteckej dopravy veľkými letúňmi. Pojem „verejný“ sa všeobecne používa, ale ICAO ho nedefinovala. Aj tak bolo 2. augusta 2007 v databáze AIS EUROCONTROLu 2145 letísk, ako sa uvádza v tabuľke 21.

Štát	LETISKÁ					
	verejné	súkromné	vojenské	spoločné civilné/ vojenské	aeroklubov	SPOLU
Rakúsko	32	21	3	0	0	56
Belgicko	7	13	17	1	0	38
Bulharsko	5	0	0	0	0	5
Cyprus	3	0	1	0	0	4
Česko	67	13	0	2	5	87
Dánsko	29	12	1	3	0	45
Estónsko	9	2	0	0	0	11
Fínsko	38	44	3	0	0	85
Francúzsko	345	51	29	3	13	441
Nemecko	212	176	0	4	2	394
Grécko	38	1	17	2	0	58
Maďarsko	9	0	0	0	0	9
Island	60	3	0	0	0	63
Írsko	18	9	0	0	0	27
Taliansko	49	29	12	9	0	99
Lotyšsko	3	1	0	0	0	4
Litva	7	0	0	1	19	27
Luxembursko	1	1	0	0	0	2
Malta	1	0	0	0	0	1
Holandsko	15	0	9	1	0	25
Nórsko	45	1	7	4	0	57
Poľsko	8	14	23	0	32	77
Portugalsko	28	2	7	0	0	37
Rumunsko	18	0	0	0	0	18
Slovensko	8	0	1	0	7	16
Slovinsko	12	1	0	0	0	13
Španielsko	87	3	3	9	0	102
Švédsko	29	83	41	1	0	154
Švajčiarsko	11	30	0	1	0	42
Spojené kráľovstvo	72	71	5	0	0	148
SÚČET	1266	581	179	41	78	2145

Tabuľka 21: Letiská v databáze AIS EUROCONTROLu

Údaje uvedené v tabuľke sa vždy nezhodujú s údajmi prezentovanými v odseku 2.3.3.3, ktoré zhromaždili členovia GASR pri neformálnych konzultáciách. Konkrétne sa zdá, že vo Francúzsku plánujú certifikovať len 70 letísk (s terminálmi pre cestujúcich) zo 441 letísk uvedených v AIP, kým v Česku majú v úmysle certifikovať 9 letísk (s terminálmi pre cestujúcich) z 87, o ktorých vie EUROCONTROL. Naopak Slovinsko prejavilo svoju ochotu certifikovať 67 letísk, kým iba 13 je registrovaných v AIS. Navyše uvedené údaje nie sú ani úplné (napr. Bulharsko má 5 letísk v AIS, kým Rakúsko s porovnateľnými rozmermi má 56) ani založené na rovnakých definíciách (napr. je známe, že Taliansko má

okrem 99 letísk uvedených v AIP stovky „letiskových povrchov“ ktoré sú definované v jeho administratívnom systéme¹⁵).

¹⁵ Ako bolo uverejnené 2. augusta 2007 na webových stránkach ENAC http://www.enac-italia.it/avioeli/avio_00.asp.

Napriek tomu uvedené údaje ponúkajú možnosť odhadnúť počet verejných letísk¹⁶ s použitím definície, ktorú navrhuje agentúra. Ak by Komisia alebo zákonodarca zmenili definíciu, ovplyvnený počet by sa mohol, samozrejme, zmeniť.

Preto sa na účely tohto RIA predpokladá, že:

- Všetkých 1266 civilných verejných letísk, v súčasnosti uvedených v AIP (t. j. 1266), bude zahrnutých do spoločnej definície „verejného“.
- O všetkých 581 súkromných letiskách, ktoré už sú uverejnené v AIP, sa rozhodne, aby boli zahrnuté do počtu „verejných“ letísk a tak pritiahli viac dopravy (ostatné súkromné letiská, neuverejnené v AIP môžu podľa vlastného výberu ostať neverejné).
- Mimo pôsobnosti právnych predpisov EÚ bude 179 vojenských letísk, ale na 41 spoločných civilno-vojenských sa vzťahovať budú.
- Všetkých 78 letísk, ktoré prevádzkujú aerokluby, si bude môcť vybrať, či budú verejné, a potom sa na ne budú vzťahovať spoločné predpisy EÚ (inými slovami to v tomto RIA znamená voľbu najhoršieho prípadu, pokiaľ ide o dotknuté subjekty).

Počet „verejných“ letísk uvedených v AIP potom je: $1266 + 581 + 41 + 78 = 1966$. Keďže však dosť veľa letísk otvorených pre všeobecné letectvo nie je uvedených v AIP, odhaduje sa **počet „verejných“ letísk, ktoré by mohli podliehať navrhovaným spoločným predpisom, na rádo 3000 letísk (AIP + 50 %)**.

Výsledný odhadovaný počet letísk, ktoré by patrili do pôsobnosti spoločných predpisov EÚ v porovnaní s tromi možnosťami identifikovanými v odseku 2.6.1, je uvedený v tabuľke 22.

MOŽNOSŤ		Odhadovaný počet letísk
Id.	Opis	
3A	Len letiská s terminálmi pre cestujúcich (t. j. letiská slúžiace pravidelnej obchodnej leteckej doprave) podliehajú spoločným predpisom EÚ.	700
3B	Všetky verejné letiská podliehajú spoločným predpisom EÚ.	3000
3C)	Všetky letiská (aj súkromné a neverejné) podliehajú spoločným predpisom EÚ.	4500

Tabuľka 22: Letiská v pôsobnosti spoločných predpisov EÚ

2.6.2.2 Prevádzkovatelia letísk

O otázke prevádzkovateľov prevádzkujúcich viacero letísk sa diskutuje v odseku 2.8.

Na účely tohto odseku 2.6 sa preto predpokladá, že každý prevádzkovateľ prevádzkuje jedno letisko. V najjednoduchších prípadoch na spolu 4500 letiskách v štátoch EÚ 27 + 4 môže byť tento prevádzkovateľ dokonca samostatnou fyzickou osobou. V najzložitejších prípadoch to môže byť spoločnosť, ktorá zamestnáva tisíc zamestnancov.

¹⁶ „Verejné letisko“ znamená, že použitie plochy a zariadenia letiska môže plánovať každý pilot-kapitán letu všeobecnej leteckej dopravy (*General Air Traffic*; GAT), buď preto, že prevádzkové hodiny a dostupné služby sa oznamujú verejnosti, alebo keď kontaktné miesto, z ktorého má dostať predchádzajúce povolenie, je uverejnené navyše k verejne dostupným informáciám o letisku, pod podmienkou, že spôsobilosť lietadla a pilota spĺňa podmienky stanovené na zaistenie bezpečnosti prevádzky.

Treba však poznamenať, že v stanovisku agentúry sa navrhuje uložiť povinnosť formálneho systému riadenia (t. j. najmä manažmentu bezpečnosti a kvality) len prevádzkovateľom letísk (s terminálmi pre cestujúcich), ktoré poskytujú obchodné pravidelné letecké služby. Dosah novej regulácie EÚ na iných prevádzkovateľov bude minimálny, pretože sa obmedzuje na právo EÚ, v ktorom sa už dnes uplatňujú osvedčené postupy.

Predpokladá sa teda, že **počet prevádzkovateľov letísk, ktorých sa týka legislatívny návrh bude rádovo 700**, t. j. rovný počtu letísk, ktoré slúžia modernej (IFR) obchodnej leteckej prevádzke veľkých letúnov. A predpokladá sa, že tento počet sa pri troch identifikovaných možnostiach nezmení.

2.6.2.3 Pozemná obsluha letísk

Na každom letisku otvorenom pre pravidelné obchodné letecké služby môže na základe citovanej smernice Rady 96/67/ES¹⁷ poskytovať služby viacero poskytovateľov pozemnej obsluhy (buď samotných leteckých dopravcov, alebo spoločností špecializovaných na pozemné služby). Naopak, ak nejde o obchodnú leteckú dopravu, za pozemnú obsluhu zvyčajne zodpovedá prevádzkovateľ letiska a neexistuje žiadny zákon, ktorý to upravuje inak. Ďalej uvedené preto platí len pre možnosť 3A (t. j. 700 letísk otvorených pre pravidelné obchodné letecké služby), keď:

- na „veľkých“ letiskách s viac ako 2 miliónmi cestujúcich za rok (alebo s viac ako 50 000 t nákladu za rok) je pre pozemnú obsluhu umožnený voľný trh a súťaž,
- na „stredných“ letiskách s 1 – 2 mil. cestujúcich alebo viac ako 25 000 tonami nákladu za rok poskytujú pozemnú obsluhu aspoň dve rôzne spoločnosti,
- „self-handling“ leteckých dopravcov je umožnený na každom „malom“ letisku otvorenom pre obchodnú leteckú dopravu.

Preto možno pre možnosť 3A predpokladať platnosť odhadov v tabuľke 23.

Počet letísk	„veľkých“	„stredných“	„malých“	SPOLU
	100*	60**	540	700
Priemerný počet poskytovateľov pozemnej obsluhy na 1 letisku	3,4	2	1 („self-handlers“)	N.A.
SÚČET	340	120	540	1 000

* 95 bolo uvedených v KOM(2006) 821 v konečnom znení z 24. januára 2007 – Správa Komisie o uplatňovaní smernice Rady 96/67/ES z 15. októbra 1996.

** 49 bolo uvedených v tej istej správe.

Tabuľka 23: Odhadovaný počet poskytovateľov pozemnej obsluhy pre možnosť 3A

¹⁷ Smernica Rady 96/67/ES z 15. októbra 1996 o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 272, 25.10.1996, s. 36 – 45).

Uvedené odhadované počty sú veľmi podobné počtom, ktoré uverejnila Komisia v prílohe E k správe KOM(2006) 821 z 24. januára 2007, súhrnne uvedeným v tabuľke 24.

Počet poskytovateľov pozemných služieb v štátoch EÚ 15						
Zdroj: SH&E limited, október 2002, prevzaté do prílohy E ku KOM(2006) 821						
Katégoria	Poskytovatelia tretej strane		Self-handlers		SPOLU	
	Pred smernicou 96/67	Po smernici	Pred	Po	Pred	Po
Obsluha cestujúcich	89	172	156	145	245	317
Obsluha batožiny	64	102	55	47	119	149
Obsluha nákladu a pošty	116	155	80	83	196	238
Obsluha rampy	73	113	62	60	135	173
Obsluha paliva a olejov	78	80	3	10	81	90
SÚČET v EÚ 15	420	622	356	345	776	967

Tabuľka 24: Pozemná obsluha podľa Komisie v KOM(2006) 821

Treba však poznamenať, že údaje v tabuľke 24 boli zhromaždené v roku 2002 a týkali sa len krajín EÚ 15 (t. j. pred r. 2004) a nie EÚ 27 + 4, na ktoré sa vzťahuje toto RIA. Z tejto perspektívy a o 5 rokov neskôr by sa dali považovať za podhodnotené. Ale na druhej strane, údaje boli zisťované po jednotlivých letiskách, kým poskytovatelia obsluhy tretej strane alebo prevádzkovateľom self-handlingu môžu mať prevádzku aj na viacerých letiskách súčasne. Z tejto perspektívy by sa títo museli považovať za nadhodnotených. Inými slovami, sú to dva predpokladané, vzájomne viac-menej vyrovnané účinky, a preto sa konečný číselný výsledok 1000 považuje za dostatočne platný.

Preto sa celkový počet ovplyvnených spoločností pozemnej obsluhy, na ktoré dá uplatniť možnosť 3A, odhaduje na 1 000. Na žiadneho poskytovateľa pozemných služieb iného ako prevádzkovateľ letiska sa nebude vzťahovať možnosť 3B ani možnosť 3C.

2.6.2.4 Príslušné úrady

Príslušné letecké úrady ustanovené národnými vládami plnia dnes dve hlavné úlohy v oblasti bezpečnosti letísk:

- tvorbu predpisov (t. j. transpozíciu predpisov ICAO do vnútroštátneho právneho poriadku a ich integráciu),
- certifikáciu letísk a dozor nad nimi (vrátane auditu a kontroly).

Presun obrovskej väčšiny úloh tvorby predpisov na EASA je v rozsahu legislatívneho návrhu. Naopak, za druhú úlohu budú ďalej zodpovedať uvedené úrady na miestnej úrovni z dôvodov ich blízkosti. Neočakáva sa zapojenie EASA do certifikácie letísk a dozoru nad nimi.

Okrem tvorby predpisov bude EASA kontrolovať aj dodržovanie noriem (alebo vykonávať audit) v príslušných úradoch. Navrhovaným právnym predpisom bude ovplyvnená agentúra, ako aj miestne príslušné úrady.

Pritom nič nebráni štátom buď zriadiť spoločné príslušné úrady, alebo delegovať certifikačné a dozorné úlohy na úrad, ktorý zriadil susedný štát. Momentálne však neexistuje dôkaz, že sa tak stane. Rovnako môžu štáty rozhodnúť o ustanovení príslušných úradov na regionálnej úrovni. Takto to už je v prípade nemeckých spolkových krajín. V Nemecku sa preto predpokladá, že bude 16 príslušných úradov namiesto jedného. **Vzhľadom na túto skutočnosť sa v súčasnom RIA predpokladá, že na území štátov EÚ 27 + 4 nebude celkový počet úradov príslušných pre dozor nad bezpečnosťou letísk na miestnej úrovni 30, ale rádovo 46 (31 – Nemecko + 16 spolkových krajín) plus agentúra.**

2.6.2.5 Prehľad ovplyvnených subjektov

Na základe informácií uvedených v pododsekoch 2.6.2.1, 2.6.2.2, 2.6.2.3 a 2.6.2.4 je na záver súhrnne odhadnutý počet dotknutých subjektov v tabuľke 25.

MOŽNOSŤ		Odhadovaný počet			
Id.	Opis	Letiská	Prevádzkovatelia letísk s formálnym systémom riadenia	Poskytovatelia poz. obsluhy	Úrady
3A	Len letiská s terminálmi pre cestujúcich (t. j. letiská slúžiace obchodnej leteckej doprave) podliehajú spoločným predpisom EÚ	700	700	1000	46 + agentúra
3B	Všetky verejné letiská podliehajú spoločným predpisom EÚ	3000			
3C	Všetky letiská (aj súkromné a neverejné) podliehajú spoločným predpisom EÚ	4500			

Tabuľka 25: Letiská v pôsobnosti spoločných predpisov EÚ

2.6.3 Vplyv na bezpečnosť

Lepší regulačný rámec aj využívanie dostupných zdrojov racionálnejším spôsobom definitívne prispejú k zvýšeniu bezpečnosti na letiskách v pôsobnosti právnych predpisov EÚ. Neexistujú však žiadne nástroje, s ktorými by sa s dostatočnou istotou dal kvantifikovať tento vplyv na ukazovatele letiskovej bezpečnosti (napr. uvedené v odseku 2.3.1) v budúcich rokoch. Napriek tomu sa odhaduje, že rozšírenie základného nariadenia o EASA na letiská prinesie, v kvalitatívnom vyjadrení, aj tieto významné bezpečnostné účinky:

- Výrazné zlepšenie kvality certifikačných a dozorných úloh plnených príslušnými úradmi vďaka normalizácii kontrol, ktoré uskutočňuje agentúra, toto bude platiť pre všetky tri možnosti.

- Posilnenie formálneho manažmentu kvality a bezpečnosti veľkých letísk na celom území EÚ 27 + 4, čo pri možnosti 3A znamená mierne zlepšenie (pretože väčšina letísk, na ktoré sa táto možnosť vzťahuje už takéto nástroje riadenia má).
- Aj letiská, na ktoré sa vzťahujú možnosti 3B a 3C a nie sú povinné implementovať plne vybavený a formálny systém manažmentu bezpečnosti, budú povinné zaviesť v riadení a prevádzke opatrenia obsiahnuté v kapitole B1 základných požiadaviek. Obe možnosti 3B a 3C budú mať potom z hľadiska bezpečnosti vysoko pozitívny účinok. Možnosť 3B sa však týka „verejných“ letísk, ktoré preto majú väčší objem dopravy ako zvyšok zaradený do možnosti 3C (druhá z týchto možností sa týka aj súkromných letísk, ktoré sú neverejné). V kvantitatívnom vyjadrení pravdepodobnosti nehôd a incidentov sa preto možnosť 3B považuje za lepšiu ako 3C.
- Vyššiu právnu istotu, pokiaľ ide o predpisy, ktoré sa majú uplatňovať a lepšiu identifikáciu súvisiacej zodpovednosti a procesov na overovanie ich dodržovania; aj zlepšenú kvalitu predpisov vďaka systematickému konzultovaniu so zainteresovanými stranami (okrem úradov aj s priemyslom a prevádzkovateľmi), ktoré je rozhodujúcim znakom systému EASA. Toto bude obzvlášť dôležité pri možnostiach 3B a 3C, pretože letiská zahrnuté do možnosti 3A už obvykle podliehajú dostatočnému dozoru; ako sa však pripomína v predchádzajúcej záložke, ďalšie letiská v možnosti 3C obsluhujú zanedbateľne vyšší počet cestujúcich.
- Čiastočné zjednotenie regulačného rámca, pretože navrhované základné požiadavky vyžadujú od všetkých aktérov zapojených do letiskovej bezpečnosti, aby navzájom medzi sebou vytvorili formálny a kontrolovaný priestor na spoluprácu. Toto bude veľmi významné pri možnostiach 3A a 3B (kde takýto priestor skutočne existuje), ale neutrálne pri možnosti 3C, pretože na týchto menších letiskách nebýva riadenie letovej prevádzky ani poskytovatelia obchodných pozemných služieb. Je však potrebné mať na zreteli, že v štátoch EÚ 27 + 4 je už v súčasnosti certifikovaných (alebo pred certifikáciou) okolo 1260 letísk; Obmedzenie tohto počtu na len 700 (v právnom systéme EÚ nemôžu štáty klásť dodatočné požiadavky, pretože by to narušalo hospodársku súťaž) potom bude v ponímaní bezpečnosti vo vzťahu k možnosti 3A predstavovať krok späť, ktorý by sa musel v tomto ohľade pokladať za veľmi negatívny.
- EASA by mohla presadzovať prítomnosť a vplyv štátov EÚ 27 + 4 v ICAO a GASR, čo by mohlo viesť k marginálnemu efektu, pokiaľ ide o zlepšenie ich výsledkov, a to hlavne z dôvodu centralizácie tvorby predpisov a analýzy bezpečnosti, ktorá je pri troch možných alternatívnych možnostiach rovnaká.
- Pristúpenie nových štátov k systému EASA prispeje k vyššej bezpečnosti občanov, dokonca aj keď letia mimo súčasných EÚ 27 + 4; toto možné rozšírenie však bude vo všeobecnosti určované prítlačivosťou systému Spoločenstva a v užšom zmysle účinnosťou a efektívnosťou systému EASA; inými slovami, rozšírenie pôsobnosti EASA na letiská bude mať v tomto ohľade neutrálny vplyv, vzdialený všetkým trom identifikovaným možnostiam.
- Na najzložitejších letiskách je dnes zavedený dostatočný úradný dozor, ktorého súčasťou je aj dohľad nad programom spôsobilosti určitých zamestnancov; agentúra však vo svojom stanovisku navrhuje zaviesť programy spôsobilosti pre všetkých zamestnancov plniacich bezpečnostné úlohy v letectve alebo v blízkosti letísk (napr. vrátane všetkých osôb oprávnených bez sprievodu vstupovať na pohybovú plochu), ktorých výsledkom bude mierne zlepšenie na veľkých letiskách (možnosť 3A), na ktorých sa takýto postup už zväčša zaužíval (napr. dobrovoľne v odvetví leteckej dopravy). Oveľa významnejší bude účinok pri možnosti 3B, aj s prihliadnutím na sústavné zvyšovanie dopravy vedúce k intenzívnejšiemu využívaniu niektorých kedysi

„menších“ letísk, kým nástup veľmi ľahkých prúdových lietadiel (*Very Light Jet*, VLJ) na trh pravdepodobne povedie k častejšiemu využívaniu obchodných leteckých taxíkov; letecké taxíky skutočne často obsluhujú letiská, na ktoré sa vzťahuje možnosť 3B; z dôvodov proporcionality sa komplexné programy spôsobilosti pravdepodobne nebudú vyžadovať od menších letísk; takže účinok pri možnosti 3C má len malý význam.

- Navrhovaná centralizácia tvorby predpisov bude napokon viesť k uvoľneniu časti z odhadovaných 99 FTE, v súčasnosti zamestnávaných na tejto úlohe vo všetkých štátoch EÚ 27 + 4; predpokladá sa, že okolo 30 FTE bude vždy potrebných na tvorbu predpisov v týchto štátoch (aby pokryli letiská mimo pôsobnosti právnych predpisov EÚ a pomáhali pri vypracovaní spoločných predpisov); to znamená, že asi 70 FTE (t. j. +17 % z odhadovaných 400, ktoré sú k dispozícii dnes) by bolo možné previesť na národnej úrovni z tvorby predpisov na certifikáciu a dozor. Všetky štáty dnes sústreďujú svoje zdroje na hlavné letiská, takže účinok pri možnosti 3A bude neutrálny; naopak významný bude účinok pri možnosti 3B, na ktorú možno určiť uvoľnené zdroje. Veľkosť takýchto zdrojov a sociálny význam pre menšie letiská spôsobuje neutrálny účinok pri možnosti 3C.

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 podľa odseku 2.4.5, možno bezpečnostnému vplyvu troch možností súvisiacich s rozsahom pôsobnosti zmeny a doplnenia základného nariadenia priradiť hodnotenie, ktoré je uvedené v nasledujúcej tabuľke 26.

Ukazovatele výsledkov významných z hľadiska vplyvu rozsahu pôsobnosti právneho predpisu EÚ na bezpečnosť	Hodnotenie možností		
	3A	3B	3C
Počet pokrývaných letísk	700	3000	4500
Rozšírenie kontroly dodržiavania noriem	+ 2	+ 2	+ 2
Systém manažmentu všetkých prevádzkovateľov veľkých letísk	+ 1	+ 3	+ 2
Ukazovatele bezpečnosti letísk	+ 1	+ 1	+ 1
Letiská v základnom nariadení	- 3	+ 3	0
Prijatie spoločných vykonávacích predpisov	+ 2	+ 3	+ 2
Úprava prílohy 14 ICAO	+ 1	+ 1	+ 1
Účasť na činnostiach GASR	+ 1	+ 1	+ 1
Pristúpenie nových štátov k EASA	0	0	0
Programy spôsobilosti pre zamestnancov letiska	+ 1	+ 3	+ 1
Zamestnanci príslušných úradov na certifikáciu a dozor	0	+ 2	0
SÚČET	+ 6	+ 19	+ 10
VÁŽENÝ SÚČET (hodnotenie × 3 pre bezpečnosť)	+ 18	+ 57	+ 30

Tabuľka 26: Hodnotenie vplyvu rozšírenia pôsobnosti právneho predpisu EÚ na bezpečnosť

2.6.4 Hospodársky účinok

2.6.4.1 Kontrola dodržiavania noriem agentúrou

Rozšírenie kontroly dodržiavania noriem agentúrou na príslušné úrady (zriadené už kvôli letovej spôsobilosti) v oblasti letísk sa uskutoční podľa súčasného všeobecného plánu periodických auditov, pozostávajúcich z 1 návštevy každé 2 roky (frekvencia = 1 : 2 = 0,5

návštevy/rok). Navyše však možno ešte za osobitných okolností vykonávať kontroly *ad hoc*. Potom je predpokladaná frekvencia o 10 % vyššia: 0,55.

Takáto kontrola obvykle trvá 5 dní a vykonáva ju skupina 3 audítorov, špecializovaných na letiská¹⁸. V najdrahšom prípade sú všetci traja audítori zamestnanci EASA. S takýmto najnepriaznivejším prípadom sa uvažuje v tomto RIA. Priemerná prácnosť jednej kontroly je potom 5 dní × 8 hodín × 3 osoby = 120 pracovných hodín.

Vzhľadom na to, že frekvencia kontrol bola odhadnutá na 0,55 kontroly/rok, to znamená, že priemerne (120 × 0,55) **okolo 66 pracovných hodín ročne je potrebných na vykonanie jednej kontroly dodržiavania noriem počas dvojročného plánovacieho obdobia.**

Podľa uvedeného nariadenia 736/2006 však letiskový audítori agentúry budú pomáhať aj pri vypracovaní, zmenách a doplneniach zápisníc a dotazníkov auditu. Ďalej budú pomáhať pri príprave plánov, koordinácii návštev a ich príprave, vypracovaní správ a sledovaní plánov možných nápravných opatrení. Počet potrebných pracovných hodín spotrebovaných agentúrou za rok na kontrolu dodržiavania noriem príslušným úradom sa preto odhaduje v priemere 3,5-násobne vyšší (t. j. týždeň na návštevu plus 2,5 týždňa na súvisiace kancelárske práce) než uvedených 66 hodín.

Preto priemerne $66 \times 3,5 = 231$ hodín za rok potrebuje EASA na kontrolu dodržiavania noriem v oblasti letísk v jednom príslušnom úrade, ktoré pokrývajú skutočnú návštevu a súvisiace kancelárske práce pred návštevou a po nej.

V rozpočte agentúry (v hlavách 1 a 2) na rok 2008 sú celkové náklady na zamestnancov (platy + administratíva, ale bez cestovného) okolo 43,8 mil. EUR na priemerný stav 338 zamestnancov. Teda 1 FTE v EASA stojí okolo 130 tis. EUR/rok s prihliadnutím na zamestnancov na určitý čas v triede B, stálych zamestnancov a pomocných pracovníkov. Zamestnanci významní pre toto RIA sú väčšinou zamestnaní na určitý čas v triede A. Odhad nákladov na nich je o 15 % vyšší (t. j. 150 tis. EUR/rok). V jednom roku (365 dní) je 52 sobôt a rovnaký počet nedeľ. Navyše treba uvažovať s asi 30 dňami dovolenky a 16 dňami sviatkov. Zvyšný počet využiteľných dní potom je: $365 - 104 - 30 - 16 = 215$ dní. Ak predpokladáme 5 dní práceneschopnosti alebo inej neprítomnosti v práci ostáva 210 dní/rok. Za predpokladu 7,5 pracovnej hodiny denne to predstavuje 1575 pracovných hodín za rok. Predpokladá sa, že okolo 20 % hodín sa spotrebuje na rutinné práce, plánovanie, vypracovanie správ a iné administratívne úlohy, potom ostane okolo 1260 „vyúčtovateľných“ hodín. Náklady na jednu vyúčtovateľnú hodinu potom sú (150 000/1260) rádovo 120 EUR pre zamestnancov agentúry (s vylúčením režijných nákladov, ktoré možno uplatniť len na certifikačné činnosti a v tomto RIA nemajú význam). Cestovné náklady sa odhadujú na približne 25 EUR/hod., pretože kontroly dodržiavania noriem musia pokrývať celý kontinent vrátane jeho okrajových častí. Potom celkové náklady na jednu vyúčtovateľnú hodinu (vrátane cestovného) za zamestnancov agentúry sa v tomto RIA uvažujú rádovo vo výške 145 EUR.

V tomto odseku a v celom tomto RIA sa predpokladá, že 1 FTE agentúry predstavuje:

- priemerné náklady 150 000 EUR za rok,
- **210 pracovných dní** a 1260 vyúčtovateľných hodín pri nákladoch 120 EUR + 25 EUR na cestovné za hodinu.

¹⁸ Podľa článku 6 ods. 1 nariadenia Komisie (ES) 736/2006 zo 16. mája 2006 o pracovných metódach EASA na vykonávanie kontrol dodržiavania noriem, by mala byť skupina audítorov agentúry zložená najmenej z 3 členov. Jedného alebo dvoch členov môžu doplniť členské štáty.

V odseku 2.6.2.4 bolo uvedených 46 dotknutých úradov, preto ročné povinnosti agentúry v oblasti kontroly dodržiavania noriem budú spolu:

- 231 hodín × 46 úradov = približne 10 626 vyúčtovateľných hodín/rok,
- toto delené 1260 predstavuje asi **9 FTE na riaditeľstve pre schvaľovanie a normalizáciu** (trvalý stav po prevode),
- tento počet inšpektorov si bude vyžadovať **navyše 1 manažéra sekcie a 1 asistenta, takže počet FTE bude 11**, z ktorého (× 150 000 EUR) budú odhadnuté náklady na agentúru približne 1 650 000 EUR/rok.

Kontroly dodržiavania noriem si však vyžadujú aj výkony kontrolovaných úradov. Predpokladá sa, že v priemere zamestnajú 1 koordinátora na každých 5 dní návštevy (= 37,5 pracovnej hodiny). Vynásobením 37,5 frekvenciou 0,55 dostaneme 21 pracovných hodín za rok, ktoré musí zabezpečiť každý úrad. Dokonca aj úrady budú však musieť vyplňať dotazníky a vypracúvať informácie. Preto sa predpokladá, že spotrebujú dvakrát toľko času = 42 pracovných hodín/rok na účely auditu EASA v oblasti letísk. Pri 46 úradoch v pôsobnosti to spolu predstavuje:

- 42 hodín × 46 úradov = okolo 1932 vyúčtovateľných hodín/rok,
- t. j. okolo 1,5 FTE vo všetkých štátoch EÚ 27 + 4,
- za predpokladu priemerných nákladov práce okolo 110 EUR (r. 2006) za pracovnú hodinu (0 cestovné náklady pretože úrady sa kontrolujú v ich priestoroch), sú náklady na 1 FTE pre všetky štáty EÚ 27 + 4 (vrátane novo prístupujúcich štátov) 138 600 EUR = okolo 207 900 EUR/rok za všetkých 46 kontrolovaných úradov.

Uvedený predpoklad o nákladoch vo výške 110 EUR/hod. v úradoch je odôvodnený skutočnosťou, že údaje o certifikácii, ktoré má agentúra k dispozícii, ukazujú priemerné náklady na odborníkov uvedených úradov asi o 9 % nižšie ako na zamestnancov agentúry. A skutočne 120 EUR (predpokladané náklady agentúry) – 9 % je okolo 110 EUR/hod.

Náklady na rozšírenie činnosti agentúry na kontrolu dodržiavania noriem v oblasti letísk s prihliadnutím na skutočnosť, že prevádzkovatelia letísk nie sú alebo sú len celkom príležitostne zapojení do tejto činnosti, možno odhadnúť, ako je uvedené v tabuľke 27.

Parameter	Za agentúru	Spolu za 46 príslušných úradov	Za prevádzkovateľa letísk	SÚČET
FTE	11	1,5	0	12,5
tis. EUR	1 650	208	0	1 858

Tabuľka 27: Odhad nákladov na kontrolu dodržiavania noriem v oblasti letísk

Vzhľadom na to, že počet úradov sa pri možnostiach 3A, 3B a 3C nemení, predpokladá sa, že ani tieto náklady sa nemenia.

2.6.4.2 Certifikácia letísk

Pri hodnotení hospodárskeho účinku rozšírenia základného nariadenia o EASA na certifikáciu letísk si treba najprv všimnúť, že dnešné letiská (a ich prevádzka) už podliehajú dvom vrstvám predpisov:

- predpisom ICAO obsiahnutým v prílohách k Dohovoru o ICAO (hlavne v prílohe 14) a v pridružených dokumentoch alebo technických príručkách,
- vnútroštátnym právnym predpisom o bezpečnosti letísk, obvykle postaveným na transpozícii predpisov ICAO.

Príslušná norma ICAO (t. j. ods. 1.4.1 prvého zväzku prílohy 14, v platnosti od 27. novembra 2003) však vyžaduje, aby sa certifikovali len letiská otvorené pre medzinárodnú leteckú dopravu (obvykle sa pod ňou rozumie obchodná letecká doprava veľkými letúnmi). Navyše táto organizácia odporúča (v ods. 1.4.2) certifikovať všetky verejné letiská. V EÚ sú však na základe nariadenia 2408/1992 o prístupe na trh obchodnej leteckej dopravy všetky letiská obchodnej leteckej dopravy otvorené aj pre medzinárodnú prevádzku. Okrem toho voľný pohyb osôb v rámci EÚ znamená, že všetky verejné letiská sú otvorené aj pre medzinárodné všeobecné letectvo. Rozlišovanie medzi „medzinárodným“ a „verejným“ v zmysle ustanovení ICAO preto pravdepodobne nebude v rámci EÚ relevantné na základe už vydaných právnych predpisov.

Inak povedané, predpisy ICAO (normy + odporúčané postupy) už ukladajú povinnosť certifikovať letiská (a súvisiace služby). Keďže však ani ICAO nedefinuje pojem „verejný“ (doslova „otvorené pre verejné použitie“), ani uplatňovanie odporúčania nie je povinné, kým žiadny právny predpis EÚ v tejto veci dosiaľ neexistuje, je v záujme odhadu nákladov na návrhy agentúry potrebné predbežne posúdiť, v akom rozsahu sú v štátoch EÚ 27 + 4 implementované normy a odporúčané postupy ICAO, t. j. vyhodnotiť, koľko letísk už je (alebo v krátkom čase bude) certifikovaných.

Vychádzajúc zo zásady primeranosti analýzy boli, napriek čiastočnosti, použité informácie získané z GASR. Najmä počet certifikovaných (alebo čoskoro certifikovaných) letísk uvedený v odseku 2.3.3.3 je znovu uvedený v tabuľke 28 v poslednom stĺpci vpravo. Ostatné stĺpce obsahujú niektoré údaje z predchádzajúcej tabuľky 21 uvedenej v odseku 2.6.2.1.

Štát	LETISKÁ					
	verejné	súkromné	spoločné civilné/ vojenské	aero- klubov	SPOLU	Uvedené ako certifikované*
Belgicko	7	13	1	0	38	6
Česko	67	13	2	5	87	9
Dánsko	29	12	3	0	45	36
Estónsko	9	2	0	0	11	11
Fínsko	38	44	0	0	85	28
Francúzsko	345	51	3	13	441	70
Írsko	18	9	0	0	27	28
Taliansko	49	29	9	0	99	50
Lotyšsko	3	1	0	0	4	8
Holandsko	15	0	1	0	25	14
Portugalsko	28	2	0	0	37	50
Rumunsko	18	0	0	0	18	33
Slovensko	8	0	0	7	16	8
Slovinsko	12	1	0	0	13	67
Španielsko	87	3	9	0	102	42
Švédsko	29	83	1	0	154	99

Spojené kráľovstvo	72	71	0	0	148	142
SÚČET	834	334	29	25	1350	701

* alebo krátko pred certifikáciou, podľa členov pracovnej skupiny GASR.

Tabuľka 28: Porovnanie certifikovaných letísk s celkovým počtom letísk

Z tabuľky 28 možno zistiť, že 17 štátov už certifikovalo (alebo čoskoro bude certifikovať) 701 letísk. Po uvážení zvyšných štátov EÚ 27 + 4, za ktoré nie sú dostupné údaje, pričom $31 = 17 + 80\%$, sa odhaduje, že v EÚ 27 + 4 v súčasnosti už je (alebo v krátkom čase má byť) certifikovaných okolo $701 + 80\% = 1260$ letísk.

Počet 1260 je oveľa väčší ako 700 letísk, o ktorých sa uvažuje pri možnosti 3A. Preto sa musí predpokladať, že uvedená možnosť nikomu nezapríčiní žiadne zvýšenie nákladov na certifikáciu letísk.

A naopak, keďže v odseku 2.6.2.1 sa odhadovalo, že 3000 letísk bude ovplyvnených možnosťou 3B, malo by sa podľa nej certifikovať približne o 1740 letísk viac (t. j. $3000 - 1260$ už certifikovaných). Týchto 1740 letísk sú však najjednoduchšie letiská z celkového počtu 3000. Na výkon, ktorý si vyžaduje ich certifikácia (a následný pravidelný každoročný dohľad), potom možno odhadnúť, že sú potrební v priemere 2 inšpektori príslušného úradu, ktorí budú kontrolovať pracovisko 2 dni (= 4 pracovné dni = 30 pracovných hodín). Tento počet možno vynásobiť 4 na pokrytie všetkých prípravných a následných činností pred návštevou a po nej, podobne ako pri potrebných kancelárskych prácach EASA na prípravu a sledovanie kontroly dodržiavania noriem. Potom na certifikáciu jedného letiska by mal príslušný úrad spotrebovať v priemer $30 \times 4 = 120$ pracovných hodín. Pri spolu 1740 letiskách to bude 208 000 pracovných hodín (delených 1260) = okolo 165 FTE. Sociálnym aspektom tohto čísla je venovaný odsek 2.6.7. Z hospodárskeho hľadiska sa predpokladá, že vo všetkých štátoch EÚ 27 + 4 (vrátane nových prístupujúcich štátov) priemerné náklady na jeden FTE sú 138 600 EUR. **Výška odhadovaných nákladov úradov na ďalšiu certifikáciu letísk podľa požiadaviek vyplývajúcich z možnosti 3B potom je $165 \times 138\,600 = 22\,869\,000$ EUR.**

Výkony prevádzkovateľov letísk sa odhadujú v rozsahu 1 osoba \times 2 dni počas kontrolnej návštevy (t. j. 2 pracovné dni = 15 hodín) plus 3 dni na zber a poskytnutie informácií úradu: spolu 5 dní = 37,5 hodiny. Toto krát 1740 letísk rovná sa 65 250 pracovných hodín, t. j. okolo 52 FTE. V peňažnom vyjadrení za predpokladu rovnakých nákladov ako pri úradoch vo výške 138 600 EUR/FTE budú **v prípade možnosti 3B ročné náklady prevádzkovateľov letísk spolu 7 207 200 EUR.**

Pri možnosti 3C je zložitosť letísk, ktorých sa týka (t. j. 1500 ďalších oproti možnosti 3B), ešte nižšia. Preto sa predpokladá, že výkony na každé jednotlivé ďalšie letisko by mohli dosiahnuť 3/4 nákladov odhadovaných pri možnosti 3B, a to je:

- 90 pracovných hodín príslušného úradu na jedno letisko,
- 28 hodín prevádzkovateľa letiska.

Úrady budú preto v prípade možnosti 3C potrebovať: 135 000 pracovných hodín okrem 208 800 hodín odhadnutých pre možnosť 3B, t. j. spolu 343 800 hodín a okolo 273 FTE, ktoré predstavujú odhadované náklady vo výške 37 674 000 EUR/rok.

Odhadované zvýšené výkony prevádzkovateľov letísk budú $28 \times 1500 = 42\,000$ pracovných hodín, ktoré pripočítané k 65 250 hodinám pri možnosti 3B dávajú spolu 107 250 hodín, t. j. okolo 85 FTE a 11 730 000 EUR.

Zvýšenie nákladov na certifikáciu letísk, vyplývajúce z rozšírenej pôsobnosti agentúry na oblasť letísk s prihliadnutím na skutočnosť, že agentúra samotná nebude priamo túto činnosť vykonávať, je odhadnuté v tabuľke 29.

Parameter	Za agentúru	Spolu za 46 príslušných úradov	Za prevádzkovateľa letísk	SPOLU
Možnosť 3A = 700 letísk				
FTE	0	0	0	0
tis. EUR 2006	0	0	0	0
Možnosť 3B = 3000 letísk				
FTE	0	165	52	217
tis. EUR 2006	0	22 869	7 207	30 076
Možnosť 3C = 4500 letísk				
FTE	0	273	85	358
tis. EUR 2006	0	37 674	11,730	49 404

Tabuľka 29: Odhad zvýšených nákladov na certifikáciu letísk

2.6.4.3 Systém riadenia bezpečnosti a kvality

Na základe navrhovaného právneho predpisu nebudú prevádzkovatelia „veľkých“ letísk iba podliehať certifikačnému procesu, ale budú musieť realizovať systém riadenia bezpečnosti a kvality (S+QMS), ktorý zahŕňa všetky vnútorné postupy spoločnosti prevádzkovateľa letiska, ako sú opísané v príslušnej letiskovej príručke a zamerané na nepretržité zlepšovanie založené na nepretržitom zbere a analýze bezpečnostných údajov.

Znovu treba pripomenúť, že odsek 1.5.3 prílohy 14 ICAO (zmena a doplnenie 8, uplatňované od 23. novembra 2006) vyžaduje, aby prevádzkovatelia certifikovaných letísk realizovali systém riadenia bezpečnosti (SMS), ktorý aspoň:

- identifikuje bezpečnostné hrozby,
- zaisťuje vykonanie nápravných opatrení potrebných na zachovanie prijateľnej úrovne bezpečnosti,
- zabezpečuje nepretržité monitorovanie a pravidelné hodnotenie dosahovanej úrovne bezpečnosti,
- zameriava sa na nepretržité zlepšovanie celkovej úrovne bezpečnosti.

Stanovisko EASA v tejto veci nielen zahŕňa požiadavky ICAO uvedené v časti B navrhovaných základných požiadaviek, ale výslovne žiada, aby prevádzkovateľ letiska uzavrel dohody s inými príslušnými organizáciami na zaistenie nepretržitého súladu so základnými požiadavkami pre letiská. Medzi tieto organizácie patria najmä prevádzkovatelia lietadiel, poskytovatelia navigačných služieb, poskytovatelia pozemných služieb a iné organizácie, ktorých činnosti môžu ovplyvniť bezpečnosť lietadla.

Inými slovami, navrhované právne predpisy EÚ budú pomaly rozširovať zodpovednosť certifikovaného prevádzkovateľa „veľkého“ letiska (t. j. 700 uvažovaných v možnosti 3A) za SMS, aby sa zahrnuli rozhrania s ostatnými spoločnosťami, ktorých činnosti pravdepodobne

ovplyvnia leteckú bezpečnosť na letisku alebo v jeho blízkosti. Medzi týmito inými spoločnosťami sú leteckí prevádzkovatelia a poskytovatelia navigačných služieb už zaviazaní inými právnymi predpismi mať funkčný systém riadenia: pre nich preto z návrhu agentúry nevyplýva žiadna ďalšia povinnosť. Naopak, ovplyvní 1000 poskytovateľov pozemných služieb, ktorých počet bol odhadnutý v odseku 2.6.2.3.

Usmernenia Komisie k hodnoteniu nákladov ex-ante však stanovujú, že v prípade povinnosti, ktorá už bola uložená medzinárodne, sa majú hodnotiť len náklady spojené s ďalšími požiadavkami, ktoré ukladá právny predpis EÚ. V tomto prípade možno „pôvod“ požiadavky na SMS prisúdiť na 95 % ICAO a len zvyšných 5 % (t. j. kontrolované rozhrania) navrhovanému predpisu EÚ. Predpokladá sa preto, že pri 700 letiskách v možnosti 3A to bude predstavovať zvýšenie nákladov o asi 5 %, oproti ich súčasným nákladom na riadenie bezpečnosti a kvality. Za predpokladu, že každý prevádzkovateľ letiska môže v priemere využívať 3 FTE na S+QMS, predstavuje zvýšenie výkonov pre každé letisko 0,15 FTE, t. j. okolo 190 pracovných hodín a 20 790 EUR/rok. **Pri 700 letiskách, ktorých sa to týka, to predstavuje okolo 105 FTE a teda okolo 14 553 000 EUR/rok.**

Predpokladá sa, že podobný rozsah výkonov (t. j. asi 100 FTE) bude potrebovať **pozemná obsluha** na splnenie rovnakých požiadaviek. Pri nej sa predpokladajú o 10 % nižšie náklady na pracovníka, než mali prevádzkovatelia letísk (t. j. 124 740 EUR/FTE), z čoho vychádzajú celkové náklady **12 474 000 EUR/rok**. So žiadnym zvýšením nákladov príslušných úradov ani agentúry sa v tejto súvislosti nepočíta.

Základné požiadavky pripojené k stanovisku EASA v tejto súvislosti však tiež navrhujú zmierniť požiadavky na tento S+QMS letiskám, ktoré neslúžia pravidelnej leteckej doprave. Tieto rozlišovacie kritériá vo veľkej miere podporili aj zúčastnené strany, ako sa uvádza v tabuľke 30.

Rozlišovací parameter	Reakcia zainteresovaných	Stanovisko agentúry
Viac ako 5 osôb potrebných na prevádzku letiska	žiadna	žiadne
Otvorené v IMC alebo prevádzkované v noci	Mnohí sa zhodli, že prevádzka podľa IFR je zložitejšia ako podľa VFR	V stanovisku navrhnuté ako rozlišovací parameter, pretože pravidelná doprava lieta podľa IFR
Vyše 50 000 pohybov/rok	Pripomínali, že aj keď je počet nehôd veľmi nízky, jedna nehoda veľkého osobného lietadla by mohla mať za následok okolo 100 obetí na životoch, a preto je veľkosť lietadla dokonca dôležitejšia ako frekvencia	Agentúra teda navrhuje použiť ako rozlišovacie kritérium prítomnosť pravidelných obchodných leteckých služieb (spolu s časťami charterovými letmi). Vylúčená je letecká taxi služba, ktorú možno prevádzkovať s malými lietadlami.
MTOM > 10 t alebo certifikovaná konfigurácia sedadiel pre 19 a viac cestujúcich		Kritérium ešte nie je potrebné. Pravdepodobne sa uplatní v budúcnosti, možno s odkazom na MTOM 5,7 t ¹⁹ .

¹⁹ Prahová hodnota definovaná ICAO v kapitole 1 prílohy VI a použitá v kapitole 4 časti II a v názve časti III prílohy 8, ako aj v norme 2.6.2 prílohy 14. To isté uverejnila agentúra vo svojich „definíciách technických podmienok certifikácie“ a uplatnila na rozlíšenie veľkých a malých letúnov na účely letovej spôsobilosti.

Tabuľka 30: Rozlišovacie kritériá

Znamená to, že ďalších 2300 (t. j. 3000 – 700 v možnosti 3A) letísk v možnosti 3B podľa stanoviska agentúry, nebude mať náklady na formálny S+QMS a súvisiacu príručku. V predchádzajúcom odseku 2.6.4.2 sa odhadovalo, že v EÚ 27 + 4 je už podľa požiadaviek ICAO certifikovaných (alebo sa práve certifikuje) 1260 letísk: takže sú dnes povinné používať plne funkčný SMS. Vzhľadom na to, že návrh agentúry obmedzuje túto povinnosť iba na 700 letísk (t. j. podľa normy ICAO, ale neuplatňujúc nepovinné odporúčané postupy), treba poznamenať, že ide o úľavu z tejto povinnosti pre 560 (t. j. 1260 – 700) letísk v rámci možnosti 3B. Pre tieto stredne veľké a malé letiská sa uspokojené výkony S+QMS odhadujú na iba 0,5 FTE, čo je 630 pracovných dní/rok a 69 300 EUR/rok (r. 2006).

Preto možnosť 3B, znižujúca tieto náklady 560 prevádzkovateľom letísk, umožní úsporu 280 FTE, t. j. 38 808 000 EUR/rok. Vzhľadom na to, že letiská v tejto možnosti obsluhujú oveľa menej než 1 milión cestujúcich ročne, predpokladá sa, že sa to významne nedotkne žiadneho poskytovateľa pozemných služieb. Tento prínos však zníži 105 FTE pre prevádzkovateľov letísk a už kalkulovaných 14 553 tis. EUR/rok, pretože v možnosti 3B je zahrnutých aj 700 letísk z možnosti 3A. Vyplývajúci **čistý prínos možnosti 3B pre prevádzkovateľov letísk bude:**

- $+105 - 280 = -175$ FTE;
- $14\,553 - 38\,808 = -24\,255$ tis. EUR/rok.

Účinok na prevádzkovateľov pozemných služieb ostane rovnaký ako bol odhadnutý v možnosti 3A.

Pri možnosti C je vec neutrálna pre ďalších 1500 letísk, pretože S+QMS dnes nie je realizovaný na týchto menších letiskách a jeho realizácia nie je reálna ani v budúcnosti. Takže čistý výnos ostane zhodný s odhadom pre 3B.

Z uvedeného vyplýva, že zvýšenie (alebo zníženie) nákladov na formálne riadenie bezpečnosti a kvality podľa základných požiadaviek navrhovaných agentúrou možno odhadnúť, ako je uvedené v tabuľke 31.

Parameter	Za agentúru	Za prevádzkovateľov letísk	Za pozemnú obsluhu	SÚČET
Možnosť 3A = 700 letísk				
FTE	0	105	100	205
tis. EUR 2006	0	14 553	12 474	27 027
Možnosť 3B = 3000 letísk				
FTE	0	-175	100	-75
tis. EUR 2006	0	-24 255	12,474	-11 781
Možnosť 3C = 4500 letísk				
FTE	0	-175	100	-75
tis. EUR 2006	0	-24 255	12 474	-11 781

Tabuľka 31: Odhad zvýšenia (alebo zníženia) nákladov na S+QMS

2.6.4.4 Náklady na škody počas rolovania a parkovania

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

Z odseku 2.6.3 však vyplynulo, že všetky tri možnosti majú pozitívny vplyv na bezpečnosť, pričom vplyv možnosti 3C je najmenej dvojnásobne lepší ako vplyv možnosti 3A a vplyv 3B trojnásobne lepší ako 3A. Ďalej v odseku 2.3.1.9 sa konštatuje, že náklady na letecké nehody a incidenty zapríčinené faktormi letiska (infraštruktúrou, technickými zariadeniami, prevádzkou) v krajinách EÚ 27 + 4 dosiahli okolo 1164 mil. EUR/rok (na úrovni EUR 2006).

Keďže možnosť 3A môže viesť k prínosom v rámci bezpečnosti, predpokladá sa, že s ňou súvisiaci hospodársky účinok nemožno hodnotiť ako nulový. Na druhej strane sa veľmi opatrne odhaduje prínos len 1 %, čo znamená prospech vyjadrený zabránením vzniku škôd vo výške 11 640 tis. EUR/rok (r. 2006).

Keďže možnosť 3C bola hodnotená ako dvojnásobne lepšia, pokiaľ ide o jej účinky na bezpečnosť, predpokladá sa pri nej stále mimoriadne opatrne odhadovaný prínos 2 %, ktorý je vyjadrený úsporou nákladov vo výške 23 280 tis. EUR/rok (r. 2006).

Pri možnosti 3B, trojnásobne lepšej ako 3A, sa prínos odhaduje na $11\,640 \times 3 = 34\,920$ tis. EUR/rok.

2.6.4.5 Spoločné predpisy

Navrhované právne predpisy možno považovať za právny základ spoločnej transpozície predpisov ICAO v štátoch EÚ 27 + 4, ktorý nahradí v tomto sektore vnútroštátne právne predpisy. Uskutoční sa to najmä prijatím spoločných vykonávacích predpisov a vhodných technických podmienok.

So zreteľom na počet FTE na kontrolu dodržovania noriem, vypočítaný v odseku 2.6.4.1, sa predpokladá, že na činnosti v oblasti tvorby predpisov pre letiská bude potrebných v EASA 6 FTE (1 manažér + 4 administrátori + 1 asistent). Za potrebné sa považujú dva ďalšie FTE na pomoc pri tvorbe predpisov s dostatočnou analýzou údajov o bezpečnosti letísk a s výskumom bezpečnosti.

Celkové zvýšenie výkonov agentúry (popri výkonoch na kontrolu dodržovania noriem odhadnutých už v odseku 2.6.4.1) by sa potom malo rovnať 8 FTE = 1 200 000 EUR/rok.

V odseku 2.3.3.3 sa však odhadovalo, že v súčasnosti je 99 FTE zamestnávaných na tvorbe predpisov vo všetkých štátoch EÚ 27 + 4. Podľa názoru agentúry sa centralizáciou tvorby predpisov uvoľní:

- Okolo 30 % uvedených zdrojov v prípade možnosti 3A, lebo v tomto prípade budú letiská ďalej podliehať vnútroštátnym predpisom. Táto úspora predstavuje asi 30 FTE a teda 4 158 000 EUR/rok.
- Okolo 60 % zdrojov v prípade možnosti 3B, ktorá pokrýva všetky verejné letiská: t. j. úspora 60 FTE rovná 8 316 000 EUR/rok; okolo 40 FTE bude ešte vždy potrebných v štátoch na vypracovanie bezpečnostných predpisov pre letiská mimo pôsobnosti právnych predpisov EÚ alebo na vypracovanie vykonávacích opatrení na vnútroštátnej

úrovni pre okolie letísk. Časť výkonov bude pravdepodobne venovaná pomoci pri vypracovaní predpisov v systéme EASA, do ktorého tiež patria.

- Nakoniec 70 % výkonov možno usporiť pri možnosti 3C (t. j. 70 FTE = 9 702 000 EUR/rok). Predpokladá sa, že dokonca aj v tomto prípade v skutočnosti asi 1 FTE ostane potrebný v každom štáte na pomoc pri vypracovaní spoločných predpisov.

Žiadne zvýšenie nákladov prevádzkovateľov letísk sa nepredpokladá, skôr možno aj pre nich odvodiť z centralizácie tvorby predpisov mierny hospodársky prínos, ktorého kvantifikovanie tu vynecháme (t. j. účasť na procese prostredníctvom združení na kontinentálnej úrovni a styk iba s jedným zákonodarným subjektom a len s jedným súborom predpisov). Rovnaký mierny prínos (t. j. jeden súbor predpisov pre všetky verejné letiská v EÚ 27 + 4) by mohol vyplývať pre leteckých prevádzkovateľov.

Z uvedeného vyplýva, že centralizácia tvorby predpisov povedie k úspore 4158 (možnosť 3A), 8316 (3B) alebo 9702 tis. EUR (3C) na národnej úrovni oproti zvýšeniu nákladov agentúry o 1200 tis. EUR. V každom prípade to bude prínos pre spoločnosť.

2.6.4.6 Programy spôsobilosti pre zamestnancov letiska

Vyhodnotené bezpečnostné prínosy sa budú odvíjať od lepších a lepšie uplatňovaných programov spôsobilosti pre zamestnancov, ktorých činnosti môžu ovplyvniť leteckú bezpečnosť na letiskách alebo v ich blízkosti.

V prípade **možnosti 3A** sa predpokladá, že pri týchto zamestnancoch ide rádovo o 70 osôb (vrátane zamestnancov pozemnej obsluhy) na každom z dotknutých 700 letísk. V skutočnosti spomedzi týchto 700 letísk (s terminálmi pre cestujúcich) len 160 registruje vyše 1 milióna cestujúcich ročne, ako bolo uvedené v odseku 2.6.2.3. Tie by mohli mať stovky zamestnancov. Napríklad Aéroports de Paris riadi 14 letísk s vyše 10 000 zamestnancami (t. j. okolo 700 osôb na letisko, ale vrátane pozemných služieb a služieb, ktoré bezprostredne neovplyvňujú leteckú bezpečnosť). Pre ostatných 540 letísk sa ale potom predpokladá, že počet zamestnancov, ktorí môžu ovplyvniť bezpečnosť, neprevyšuje 50. Potom sa predpokladá, že zvýšený výkon na ich odbornú prípravu bude v priemere rádovo 1 deň za rok pre každú osobu = $70 \times 700 \times 1 = 49\,000$ dní/rok = 367 500 pracovných hodín (290 FTE). Takže celkové náklady na nich budú okolo $124\,740 \text{ EUR} \times 290 \text{ FTE} = 36\,175 \text{ tis. EUR/rok (2006)}$.

Pri **možnosti 3B** je priemerná veľkosť ďalších organizácií letiska oveľa menšia, takže sa predpokladá priemerne 10 zamestnancov na každé ďalšie letisko. Z toho vychádza pre 2300 letísk (t. j. 3000 – 700 uvažovaných už v 3A), podľa rovnakého úsudku ako predošle, 10 osôb \times 2300 letísk \times 1 deň spolu 23 000 dní, čo je 172 500 hodín ročne (t. j. 137 FTE) na odbornú prípravu, ktoré predstavujú 17 089 tis. EUR/rok. O tieto náklady sa zvýšia náklady odhadované pre možnosť 3A, a preto odhadované náklady na možnosť 3B sú $36\,175 + 17\,089 = 53\,264 \text{ tis. EUR/rok}$.

Rovnakým postupom sú pri **možnosti 3C** zapojené veľmi malé letiská, takže sa ráta len s 3 osobami na každé jedno ďalšie letisko (z 1500), z čoho vychádza 4500 zamestnancov, 33 750 hodín/rok (okolo 27 FTE) odbornej prípravy a 3368 tis. EUR/rok navyše oproti možnosti 3B. Celkové ročné náklady teda budú $53\,264 + 3\,368 = 56\,632 \text{ tis. EUR}$.

2.6.4.7 Technické požiadavky v technických podmienkach certifikácie

Aj presun väčšiny podrobných technických požiadaviek na úroveň technických podmienok Spoločenstva bude viesť k hospodárskym prínosom, ako sú:

- zjednodušený (a preto lacnejší) postup ich prijímania a manažmentu,
- možnosť delegovania na dobrovoľné priemyselné normy, čo znamená menšie náklady pre daňovníkov,
- rýchlejšie zmeny a doplnenia prispôsobujúce predpis vývoju techniky, a tak menej prekážok prístupu nových výrobkov na trh,
- väčšia flexibilita počas certifikačného procesu a tým zníženie počtu pracovných hodín spotrebovaných na rokovanie regulátora s regulovaným subjektom.

Uvedené prínosy je však veľmi ťažké kvantifikovať jednoduchým spôsobom. Použitie ekonometrických modelov sa, na druhej strane, považuje za neprimerané. Preto tieto ekonomické účinky v tomto RIA nie sú kvantifikované.

2.6.4.8 Zhrnutie hospodárskych účinkov

Na základe záverov dosiahnutých v predchádzajúcich pododsekoch 2.6.4.1 až 2.6.4.7 možno zostaviť nasledovnú tabuľku 32, v ktorej sú porovnané hospodárske účinky troch možností týkajúcich sa rámca právnej úpravy EÚ.

Odhadované náklady rozsahu právneho predpisu EÚ	v tis. EUR/rok (2006)		
	3A	3B	3C
Počet letísk	700	3000	4500
Rozšírenie kontroly dodržiavania noriem	1 858	1 858	1 858
Letiská v základnom nariadení (t. j. certifikácia)	0	30 076	49 404
Systém manažmentu všetkých prevádzkovateľov veľkých letísk	27 027	-11 781	-11 781
Náklady na škody počas rolovania a parkovania	-11 640	-34 920	-23 280
Prijatie spoločných vykonávacích predpisov	-4 158	-8 316	-9 702
Programy spôsobilosti pre zamestnancov letiska	36 175	53 264	56 632
Zamestnanci agentúry na tvorbu predpisov a analýzu bezpečnosti	Už započítané vyššie		
Zamestnanci príslušných úradov na certifikáciu a dozor			
Technické požiadavky v technických podmienkach certifikácie	Nekvantifikované		
SÚČET	49 262	30 181	63 131

Tabuľka 32: Prehľad hospodárskych účinkov právnej úpravy EÚ

Možno z nej vidieť, že možnosť 3C bude najdrahšia a možnosť 3B najlacnejšia.

Peňažné vyjadrenie tabuľky 32 je v tabuľke 33 prevedené na hodnotenie.

Ukazovatele výsledkov hospodárskych účinkov právnej úpravy EÚ	Hodnotenie možností		
	3A	3B	3C
Počet letísk	700	3000	4500
Rozšírenie kontroly dodržiavania noriem	-3	-3	-3
Letiská v základnom nariadení (t. j. certifikácia)	0	-2	-3
Systém manažmentu všetkých prevádzkovateľov veľkých letísk	-2	2	2
Náklady na škody počas rolovania a parkovania	1	3	2
Prijatie spoločných vykonávacích predpisov	1	2	3
Programy spôsobilosti pre zamestnancov letiska	-1	-2	-3
Zamestnanci agentúry na tvorbu predpisov kontrolu dodržiavania noriem a analýzu bezpečnosti	0	0	0
Zamestnanci príslušných úradov na certifikáciu a dozor	0	0	0
Technické požiadavky v technických podmienkach certifikácie	0	0	0
SÚČET	-5	0	-2
VÁŽENÝ SÚČET (hodnotenie × 2 pre hosp. účinok)	-10	0	-4

Tabuľka 33: Hodnotenie hospodárskych účinkov právnej úpravy EÚ

2.6.5 Environmentálne účinky

Cieľom posudzovaného legislatívneho návrhu nie je zvýšenie premávky, 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

Tri hlavné účinky možno predpokladať po prijatí rozšírenia pôsobnosti EASA na letiská:

- Systematické konzultácie so zainteresovanými, neoddeliteľná súčasť systému EASA, sa bezprostredne rozšíria na oblasť letísk, počínajúc začlenením zastupujúcich orgánov do Konzultačného výboru pre normy bezpečnosti (SSCC) a pokračujúc konzultáciami so skupinami odborníkov a verejnými konzultáciami prostredníctvom NPA. Toto vo všeobecnosti prispeje nielen k vývoju lepších predpisov, ale aj k zvýšeniu solidarity medzi zapojenými občanmi a poskytne veľmi solídny základ na obranu európskych pozícií na svetovej úrovni.
- Zvýšenie odbornej spôsobilosti zamestnancov plniacich úlohy, ktoré by mohli ovplyvniť bezpečnosť letectva na letiskách alebo v ich blízkosti, s vedomím, že najväčšia časť celkových nákladov odhadovaných v odseku 2.6.4.8 pre ktorúkoľvek z troch možností je skutočne venovaná na zvýšenie odbornej spôsobilosti zamestnancov. Pri možnosti 3B je ekonomická hodnota rozšírenej odbornej prípravy a kvalifikácie dokonca vyššia ako celkové náklady (vďaka úsporám na inom mieste); takže z hľadiska sociálneho významu návrh zvýši kvalitu zamestnanosti v krajinách EÚ 27 + 4, ako aj konkurencieschopnosť systému EÚ.
- Navrhovaná centralizácia tvorby predpisov bude napokon viesť k uvoľneniu určitého fondu FTE, v súčasnosti využívaného na túto úlohu vo všetkých štátoch EÚ 27 + 4, ale toto je jediné hľadisko, keď je potrebných menej zamestnancov; naopak, v rôznych odsekoch predošlého ekonomického hodnotenia sú odhady, podľa ktorých je potrebné zvýšenie počtu FTE. Toto je zhrnuté v tabuľke 34.

FTE	Agencia	Úrady	Prevádzkovatelia letísk	Pozemná obsluha	SÚČET
Možnosť 3A = 700 letísk					
Dodržiavanie noriem	11	2	0	0	13
Certifikácia	0	0	0	0	0
S+QMS	0	0	105	100	205
Spol. predpisy	8	-30	0	0	-22
Spôsobilosť	0	0	145	145	290
SÚČET	19	-28	250	245	486
Možnosť 3B = 3000 letísk					
Dodržiavanie noriem	11	2	0	0	13
Certifikácia	0	165	52	0	217
S+QMS	0	0	-175	100	-75
Spol. predpisy	8	-60	0	0	-52
Spôsobilosť	0	0	282	145	427
SÚČET	19	107	159	245	530
Možnosť 3C = 4500 letísk					
Dodržiavanie noriem	11	2	0	0	13
Certifikácia	0	273	85	0	358
S+QMS	0	0	-175	100	-75
Spol. predpisy	8	-70	0	0	-62
Spôsobilosť	0	0	309	145	354
SÚČET	19	205	219	245	688

Tabuľka 34: Nové pracovné príležitosti (FTE)

Z uvedenej tabuľky 34 možno vidieť, že možnosť 3C vytvorí vyše 700 pracovných príležitostí vo vysoko kvalifikovanej oblasti leteckej bezpečnosti. Možnosť 3A by mohla vytvoriť okolo 480 príležitostí, ale 30 zamestnancov úradov bude musieť byť presunutých na iné úlohy. Napokon možnosť 3B vytvorí iba čosi viac ako 500 nových pracovných príležitostí, ale zvýšenie potreby pracovníkov budú pozorovať v každom segmente dotknutých subjektov, pritom 4-krát viac v súkromnom sektore než vo verejnom. Pri každej možnosti je zvýšenie počtu zamestnancov agentúry menšie ako 20.

Uvedené úvahy sú prevedené do hodnotenia príslušnými ukazovateľmi výsledkov v tabuľke 35.

Ukazovatele výsledkov sociálneho dosahu právnej úpravy EÚ	Hodnotenie možností		
	3A	3B	3C
Rozšírenie kontroly dodržiavania noriem	1	1	1
Systém manažmentu všetkých prevádzkovateľov veľkých letísk	2	-1	-1
Letiská v základnom nariadení (t. j. certifikácia)	0	2	2
Prijatie vykonávacích predpisov	-1	-2	-2
Programy spôsobilosti pre zamestnancov letiska	1	3	2
SÚČET	3	3	2
VÁŽENÝ SÚČET (hodnotenie × 2 pre sociálny dosah)	6	6	4

Tabuľka 35: Hodnotenie sociálneho dosahu súvisiaceho s návrhom

2.6.7 Vplyv na iné letecké požiadavky mimo súčasnej pôsobnosti EASA

Stanovisko agentúry k nariadeniu o bezpečnosti a interoperabilite letísk v plnej miere zohľadňuje tzv. „EU-OPS“, prvé rozšírenie EASA (t. j. rozšírenie na letecké prevádzky, licencovanie letových posádok a bezpečnosť prevádzkovateľov tretích štátov) a existujúce predpisy týkajúce sa „jednotného európskeho neba“ (SES). Nenavrhujú sa žiadne konfliktné základné požiadavky.

Navyše agentúra už vyhlásila, že zabráni duplicitu vykonávacích predpisov alebo procesov tvorby predpisov so zreteľom na predpisy, ktoré môžu vyplynúť z kontextu SES pre rádiovokomunikačné, meteorologické, navigačné alebo sledovacie systémy.

Každá z troch do úvahy prichádzajúcich možností je preto v tomto ohľade neutrálna.

2.6.8 Multikriteriálna analýza (MCA) a odporúčaná možnosť

Podľa metodiky opísanej v odseku 2.1.2 a hodnotení priradených v odsekoch 2.6.3 až 2.6.7 možno zostaviť túto maticu pre MCA:

Vážené hodnotenie možností právnej úpravy EÚ		3A	3B	3C
Počet pokrývaných letísk		700	3000	4500
Účinok	Váha			
bezpečnostný	3	18	57	30
hospodársky	2	-10	0	-4
environmentálny	3	0	0	0
sociálny	2	6	6	4
na iné letecké predpisy	1	0	0	0
VÁŽENÝ SÚČET		14	63	30

Tabuľka 36: Multikriteriálna analýza rozsahu návrhu

Vidieť z nej, že možnosť 3B má približne dvojnásobne lepšie hodnotenie ako možnosť 3C a dokonca ešte lepšie hodnotenie v porovnaní s 3A. Možnosť 3B najmä:

- má takmer dvojnásobne lepšie hodnotenie, pokiaľ ide o bezpečnosť, než ostatné možnosti,
- je najlacnejšia, s celkovým ročným zaťažením zainteresovaných strán letectva v štátoch EÚ 27 + 4 okolo 30 mil. EUR/rok (2006), z ktorých je menej ako 2,850 mil. EUR určených pre (19) nových zamestnancov agentúry,
- mohla by vytvoriť spolu okolo 500 nových kvalifikovaných pracovných príležitostí, z toho okolo 100 na úradoch a zvyšok u prevádzkovateľov a v pozemnej obsluhu letísk.

Agentúra preto zahrнула do svojho stanoviska možnosť 3B, t. j. aby všetky verejné letiská podliehali spoločným predpisom EÚ. Tento návrh podporilo aj 90 % z 20 národných leteckých úradov, ktoré sa zúčastnili na konzultáciách, ako je zhrnuté ďalej:

Pôsobnosť právnych predpisov Spoločenstva podľa odpovedí národných leteckých úradov na 3. otázku NPA			
VEREJNÉ LETISKÁ			Len LETISKÁ otvorené pre pravidelnú OBCHODNÚ dopravu
+ všetky ostatné aj neverejné	+ špeciálne prípady (napr. letecký výcvik)	Len	
Belgicko	Holandsko	Rakúsko	Nemecko (BMVBS podľa reakcie na CRD)
		Dánsko	
Česko	Rumunsko	Francúzsko	
		Grécko	
Fínsko	Španielsko	Island	Taliansko (podľa reakcie na CRD)
		Írsko	
Nórsko	Švédsko	Slovensko	
		Slovinsko	
	Spojené kráľovstvo	Švajčiarsko	
4	5	9	2
18			

Tabuľka 37: Pomoc príslušných úradov verejným letiskám v rámci právnych predpisov Spoločenstva

2.7 Analýza účinkov predpisov a implementačných prostriedkov pre letiskové zariadenia

2.7.1 Alternatívne možnosti

Pre rozsah pôsobnosti spoločných predpisov EÚ pre letiskové zariadenia sú v odseku 2.5.2 uvedené tieto alternatívne možnosti:

- 4A): Letiskové zariadenia nie sú regulované na úrovni EÚ.
- 4B): Spoločné predpisy EÚ (napr. ETSO) pre „neštandardné“ zariadenia, implementované prostredníctvom vyhlásenia výrobcu o zhode a vyhlásenia prevádzkovateľa letiska o overení zhody (vyhlásenie prevádzkovateľa o integrácii a vhodnosti použitia na danom mieste).
- 4C): Ako 4B, ale nevyžaduje sa vyhlásenie o overení zhody, lebo overenie je súčasťou certifikácie letiska.

2.7.2 Cieľová skupina a počet dotknutých subjektov

2.7.2.1 Príslušné úrady

Všetkých 46 príslušných úradov (odhadovaných v odseku 2.6.2.4) plus agentúra bude ovplyvnených možnosťami 4B a 4C. Navyše, keďže príslušné úrady budú mať zodpovednosť nad rámec právnych predpisov Spoločenstva, budú v každom prípade zodpovedať za dozor nad bezpečnosťou letiskových zariadení, na ktoré sa nebudú vzťahovať spoločné predpisy EÚ (t. j. možnosť 4A).

2.7.2.2 Letiská

Letiskové zariadenia ako vizuálne a rádiové navigačné prostriedky, zisťovacie systémy a vo všeobecnosti ostatné zariadenia sú uvedené v niektorých prílohách ICAO²⁰, ale mohlo by byť

²⁰ Napr. príloha 3 o meteorologických službách pre medzinárodnú leteckú navigáciu, príloha 10 o leteckých telekomunikáciách a príloha 14 o letiskách.

nespravodlivé vyžadovať od vlastníka alebo prevádzkovateľa letiska, aby zodpovedal za technológie, na ktoré nemá osobitnú spôsobilosť. Okrem toho sa na niektoré z týchto zariadení už pravdepodobne vzťahuje rámec SES²¹ a najmä jeho nariadenie o interoperabilite²². Agentúra tiež pripomína, že niektoré pomocné pozemné letecké zariadenia už normalizovali európske normalizačné organizácie (ESO)²³. Preto v prípade možnosti 4A nebudú potrebné žiadne ďalšie osobitné predpisy EÚ pre letiskové zariadenia. Ale budú existovať základné požiadavky a súvisiace vykonávacie predpisy a technické podmienky certifikácie letísk. Vzhľadom na to, že tieto spoločné predpisy vychádzajú z prílohy 14 ICAO, veľmi pravdepodobne budú pokrývať aj niektoré podmienky pre letiskové zariadenia (napr. krehkosť, typy a množstvo vizuálnych prostriedkov, napájanie svetelných vizuálnych prostriedkov, výkonnosť hasičských vozidiel atď.), ako požadovali prakticky všetci zainteresovaní. Overenie takýchto zariadení, v prípade ich implementovania, bude neoddeliteľnou súčasťou procesu certifikácie letiska.

Preto dokonca v prípade **možnosti 4A** (t. j. keď nie sú ďalšie ETSO, ani iné predpisy pre letiskové zariadenia, ani zapojenie organizácií, ktoré projektujú alebo vyrábajú také zariadenia) **všetky letiská v pôsobnosti právnych predpisov EÚ (t. j. 3000 v možnosti 3B odporúčanej v odseku 2.6.9)** budú musieť spĺňať niektoré požiadavky súvisiace s určitými podmienkami nainštalovaných letiskových zariadení.

Ale agentúra potom vyslovila názor, že minimálne požiadavky na plnenie, nevyhnutné z hľadiska leteckej bezpečnosti, by sa pre letiskové zariadenia mali stanoviť na úrovni vykonávacích predpisov alebo technických podmienok certifikácie, vo všeobecnosti prenechávajúc priemyslu zodpovednosť za dodržiavanie noriem a posudzovanie zhody vyrábaných letiskových zariadení, ako je to už v rámci tzv. „nového prístupu“²⁴. Predpokladá to možnosť vydávať európske technické normalizačné príkazy (ETSO) ako prijateľný prostriedok plnenia, keď sa to z bezpečnostných dôvodov považuje za potrebné, ako sa to už robí v prípade „neštandardných“ súčastí lietadla, na ktoré sa už teraz vzťahuje základné nariadenie.

Tak sa dokonca aj v prípade možností 4B alebo 4C práve účinky potenciálne dotknú všetkých 3000 pokrývaných letísk.

2.7.2.3 Prevádzkovatelia letísk

Dotknutí budú aj všetci prevádzkovatelia uvedených 3000 letísk. Sú však prípady, keď jedna spoločnosť riadi viac ako 1 letisko (napr. AENA, ktorá prevádzkuje takmer 50 letísk). V tabuľke 38 sú uvedené niektoré údaje z informácií o prevádzkovateľoch viacerých letísk, ktoré sú dostupné na webe (najmä o členoch ACI Europe).

²¹ 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).

²² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 z 10. marca 2004 o interoperabilite siete manažmentu letovej prevádzky v Európe (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 26 – 42).

²³ Najmä Comité Européenne de Normalisation (CEN). Ale európskymi normalizačnými organizáciami sú aj CENELEC a ETSI. Ďalšie informácie možno nájsť na http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/standardization/harmstds/index_en.html.

²⁴ Asi 25 smerníc prijatých od r. 1987 na základe „nového prístupu“ vychádzajúcich z uznesenia Rady zo 7. mája 1985 o novom prístupe v oblasti technickej harmonizácie a normalizácie, z uznesenia Rady z 21. decembra 1989 o celkovom prístupe k certifikácii a skúšobníctvu, ktoré ustanovuje smerné zásady posudzovania zhody a z rozhodnutia Rady 93/465/ES ustanovujúceho podrobné postupy pri posudzovaní zhody.

Subjekt	Webové stránky	Hlavné miesto podnikania	Počet prevádzkovaných letísk			
			V dom. štáte	V EÚ 27 + 4	Mimo EÚ 27 + 4	SÚČET
Aeroporti di Roma	www.adr.it	IT	2	0	0	2
Aeroportos de Madeira		PT	2	0	0	2
Aeroportos de Portugal	www.ana-aeroportos.pt	PT	7	0	0	7
Aéroports de Paris	www.adp.fr	FR	14	0	0	14
Aeropuertos y Navegación Aérea	www.aena.es	ES	47	0	0	47
Avinor	www.avinor.no	NO	46	0	0	46
British Airport Authority	www.baa.co.uk	UK	7	1	10	18
Copenhagen Airports	www.cph.dk	DK	2	0	0	2
Česká správa letišť		CZ	4	0	0	4
Dublin Airport Authority	www.dublinairportauthority.com	IE	3	0	0	3
Finavia	www.finavia.fi	FI	25	0	0	25
Fraport	www.fraport.com	DE	3	2	5	10
Luftfartsverket	www.lfv.se	SW	19	0	0	19
Manchester Airport Group	www.manaiport.co.uk	UK	4	0	0	4
Ministerstvo dopravy		CY	2	0	0	2
Ministerstvo dopravy a telekomunikácií		GR	38	0	0	38
Ministerstvo dopravy		LT	2	0	0	2
Polish Airports (PPL)	www.lotnisko-chopina.pl	PL	3	0	0	3
Regional Airports Ltd		UK	2	0	0	2
Slovenská správa letísk	www.airportbratislava.sk	SK	5	0	0	5
Soc. Eser. Aeroport.	www.sea-aeroportimilano.it	IT	2	0	0	2
Svenska Regionala Flygplatser förbundet	www.flygplatser.nu	SW	34	0	0	34
TBI plc		UK	3	0	0	3
23	MEDZISÚČET		276	3	15	294
	SÚČET		279			

Tabuľka 38: Prevádzkovatelia viacerých letísk

Údaje uvedené v tabuľke pravdepodobne nie sú úplné alebo celkom presné, predpokladá sa teda, že asi **25 subjektov prevádzkuje** v štátoch EÚ 27 + 4 **viac ako jedno letisko** a že **celkový počet takýchto letísk je asi 275**.

Odhaduje sa preto, že počet dotknutých prevádzkovateľov, s ktorými tu treba uvažovať, bude približne (3000 – 275 + 25) **2750**. Toto bude platiť rovnako pre všetky možnosti 4A, 4B a 4C.

2.7.2.4 Pozemná obsluha letísk

V prílohe k nariadeniu Rady o pozemnej obsluhu je niekoľko služieb v tejto kategórii. Niektoré z týchto služieb si vyžadujú používanie zariadení na pohybovej ploche letiska. Zhrnutie možných príkladov letiskových zariadení je v tabuľke 39 spolu s poznámkou, či na také zariadenie môže odkazovať aj príloha 14 ICAO alebo navrhované základné požiadavky agentúry.

Služby pozemnej obsluhy ²⁵ vyžadujúce zariadenia na pohybovej ploche		Príklady zariadení	Odkaz v	
			ICAO, Príloha 14	ER
Cestujúci		Schodíky, autobusy, nástupné rampy		A.1.f
Batožina		Zariadenia na nakládku a vykládku		B.1.a
Rampa	Navádzanie na parkovisko	Dokovacie zariadenia	ÁNO	A.3.a
	Parkovanie	Bloky		B.1.a
	Štartovanie motorov	Externé štartovacie jednotky		B.1.a
	Vlečenie	Ťahače		B.1.a
Údržba lietadla	Čistenie	Vyprázdnenie toaliet		B.1.a
	Klimatizácia a elektrina	Externé napájacie jednotky		B.1.a
	Odmrazovanie a protimrazová ochrana	Odmrazovanie	ÁNO	B.1.a
Doplňanie paliva		Pevné alebo mobilné tankovacie zariadenia		B.1.h
Zásobovanie		Úžitkové automobily		B.1.a

Tabuľka 39: Príklady zariadení vyžadovaných na pozemnú obsluhu

Z tabuľky 39 možno vidieť, že základné požiadavky (ER) navrhované agentúrou v zásade dôkladnejšie pokrývajú letiskové zariadenia používané na pozemnú obsluhu než príloha 14 ICAO. Ako je vysvetlené v memorande k základným požiadavkám, je to preto, že základné požiadavky boli vypracované v procese hodnotenia a zmierňovania rizík („zhora nadol“) a doplnené overovaním („zdola nahor“), ktorý prihliadal nielen na prílohu 14, ale aj na ďalšie existujúce právne predpisy EÚ. Tento postup je však súlade so stanoviskami, ktoré vyjadrili mnohí zainteresovaní, ako je uvedené v CRD 06/2006. Zainteresovaní naozaj ako príklad zariadení, ktoré by mali podliehať regulácii, uvádzali aj odmrázovacie zariadenia, zariadenia na dopĺňanie paliva, pozemné napájacie a štartovacie jednotky a všeobecnejšie zariadenia na pozemnú obsluhu.

Predpokladá sa preto, že z počtu 1000 spoločností, ktoré poskytujú služby pozemnej obsluhy, bude iba 10 % (t. j. 100) ovplyvnených možnosťou 4A (t. j. len nepriamy vplyv na letiskové zariadenia prostredníctvom vykonávacích predpisov alebo technických podmienok certifikácie vyplývajúcich pre letiská z predpisov ICAO. Naopak, na všetky z nich bude mať dosah uplatnenie možnosti 4B aj 4C.

²⁵ Podľa prílohy k smernici 96/67/ES z 15. októbra 1996.

2.7.2.5 Organizácie, ktoré projektujú a vyrábajú letiskové zariadenia

Hodnotenie výkonnosti a zhody rádiovo-navigačných, sledovacích (napr. radarových) a leteckých komunikačných systémov by napriek tomu, že sú inštalované na letisku, mohlo byť podľa potreby alternatívne pokryté predpismi „jednotného európskeho neba“ Aký právny základ sa má použiť (či základné nariadenie o agentúre alebo „jednotné nebo“), aby sa zamedzilo duplicitne procesu tvorby predpisov a nadväzných predpisov, rozhodne od prípadu k prípadu Komisia. Preto nie je vhodné prihliadať na tento druh zariadení v tomto RIA, keďže už sú zahrnuté do pôsobnosti leteckých právnych predpisov EÚ.

Návrh agentúry navyše pokrýva ďalšie zariadenia uvedené v prílohe 14 ICAO, ktoré sú uvedené v tabuľke 40.

Požiadavky na letiskové zariadenia		Príklady zariadení	Odkaz v	
			ICAO, Príloha 14	ER
Prístroje na meranie trenia		Mikrometre	2.9	A.1.a.v
Obsluha cestujúcich		Schodíky, autobusy, nástupné rampy		A.1.f
Obsluha batožiny		Zariadenia na nakládku a vykládku		B.1.a
Orientačné a signalizačné zariadenia		Ukazovatele smeru vetra	5.1.1	A.3.a
Dráhové návěstidlá		Svetlá osi VPD	5.3.12	A.3.a
Systémy elektrického napájania		Napájanie navigačných prostriedkov	8.1	A.3.b
Záchrané zariadenia		Sanitky, člny	9.1	B.1.k
Hasiace prostriedky a hasičské a záchranné vozidlá		Rýchlosť vyprázdňovania	9.2	B.1.k
Odstránenie nespôsobilého lietadla		Žeriavy	9.3	B.1.a
Krehkosť		antén komunikačných, navigačných a sledovacích zariadení	9.9	A.1.c.iii
Obsluha rampy	Navádzanie na parkovisko	Dokovacie zariadenia	5.3.24	A.3.a
	Parkovanie	Kliny		B.1.a
	Štartovanie motorov	Externé napájacie jednotky		B.1.a
	Vlečenie	Ťahače		B.1.a
Údržba lietadla	Čistenie	Vyprázdnenie toaliet		B.1.a
	Klimatizácia a elektrina	Externé napájacie jednotky		B.1.a
	Odmrazovanie a protimrazová ochrana	Odmrazovanie	3.15	B.1.a
Doplňanie paliva		Pevné alebo mobilné tankovacie zariadenia		B.1.h
Zásobovanie		Úžitkové automobily		B.1.a

Tabuľka 40: Príklady zariadení v pôsobnosti rozšíreného základného nariadenia o EASA

V prípade možnosti 4A nebudú pre takéto zariadenia ustanovené žiadne osobitné predpisy EÚ (napr. ETSO). Preto **možnosťou 4A nebudú dotknuté žiadne projekčné ani výrobné organizácie.**

K odhadu počtu projekčných a výrobných organizácií, na ktoré sa môžu vzťahovať možnosti 4B a 4C, agentúra poznamenáva, že pri jednom veľkom podujatí organizovanom ACI Europe,

ktoré sa malo uskutočniť koncom roka 2007, bolo ponúknutých 60 výstavných priestorov²⁶. Podobný počet vystavoval na „burze letísk“ v decembri 2006. Preto sa **predpokladá, že v súvislosti s uplatnením možnosti 4B alebo 4C by mohlo byť ovplyvnených približne 100 spoločností, ktoré projektujú alebo vyrábajú letiskové zariadenia.**

2.7.2.6 Organizácie, ktoré udržiavajú letiskové zariadenia

Okrem toho sa predpokladá, že za údržbu letiskových zariadení bude zodpovedať subjekt, ktorý ich používa (napr. poskytovateľ pozemnej obsluhy alebo prevádzkovateľ letiska). On bude musieť preukázať príslušnému úradu, že údržbu organizuje a vykonáva náležitým spôsobom, či už interne alebo prostredníctvom tretej strany. Pri nedostatku dôkazov a identifikácie významných bezpečnostných rizík vyplývajúcich z nedostatočnej údržby letiskových zariadení sa v súčasnosti považuje za neprimerané stanoviť organizáciám údržby požiadavky na tieto zariadenia. Preto navrhovanou stratégiou nebudú dotknuté. Ak by vznikla v budúcnosti potreba pri konkrétnych zariadeniach, vykoná sa v takom prípade náležité RIA.

2.7.2.7 Prehľad ovplyvnených subjektov

Na základe informácií uvedených v pododsekoch 2.7.2.1 až 2.7.2.6 je v tabuľke 41 na záver súhrnne odhadnutý počet dotknutých subjektov.

MOŽNOSŤ		Odhadovaný počet				
Id.	Opis	Letiská	Prevádzkovatelia letísk	Poskytovatelia poz. obsluhy	Projekcia a výroba	Úrady
4A	Letiskové zariadenia nie sú regulované na úrovni EÚ.	3000	2750	100	0	46
4B	ETSO pre „neštandardné“ zariadenia a vyhlásenie o overení.			1000	100*	46 + agentúra
4C	Ako 4B, ale bez vyžadovania vyhlásenia.				100*	

* Skutočný počet bude vyhodnotený počas RIA pre každý jednotlivý ETSO. V tomto prípade pôjde rádo o desiatky, nie stovky.

** V súčasnosti sa neplánuje žiadna regulácia pre organizácie, ktoré vykonávajú údržbu letiskových zariadení.

Tabuľka 41: Počet subjektov ovplyvnených predpismi o letiskových zariadeniach

2.7.3 Vplyv na bezpečnosť

Ako je vysvetlené v stanovisku, agentúra sa nazdáva, že aj letiskové zariadenia by mali byť zahrnuté do pôsobnosti zmeneného a doplneného základného nariadenia, aby tak poskytovalo solídny základ pre technické podmienky, ktoré vypracuje priemysel. Tieto zariadenia by, samozrejme, mali podliehať overeniu, či spĺňajú príslušné základné

²⁶ <http://www.pps-events.com/apex/sponsors.asp>

požiadavky a vykonávacie predpisy, ako aj ďalšie právne predpisy (napr. o elektromagnetickom rušení) alebo relevantné špecifikácie spoločenstva.

Ak to príslušný ETSO (ak bol vydaný) vyžaduje, tento dizajn (vzor) zariadenia bude certifikovaný a k vyrobenému zariadeniu bude priložené vyhlásenie o zhode podpísané výrobcom aj s odkazom na ETSO (ako pri súčastiach lietadla). Projektanti a výrobcovia v tomto prípade budú musieť mať oprávnenie.

Všetko uvedené bude platiť pre obe možnosti 4B aj 4C. Naopak nebude to platiť pre možnosť 4A. Možnosť 4B vyžaduje, aby aj prevádzkovateľ letiska (okrem procesu certifikácie letiska) podpísal vyhlásenie o overení každého jedného zariadenia (keď sa naň vzťahuje ETSO), použitého alebo implementovaného na jeho letisku.

Agentúra sa preto nazdáva, že:

- možnosť 4A nespôsobí žiadne zlepšenia ani zníženie bezpečnosti (v skutočnosti status quo),
- obe možnosti 4B aj 4C prispievajú k bezpečnosti rovnakou mierou.

Konkrétnejšie sa usudzuje, že buď možnosť 4B, alebo 4C povedie k týmto významným účinkom na bezpečnosť:

- zvýšenie právnej istoty, pokiaľ ide o predpisy, ktoré sa majú uplatňovať, a zlepšenie identifikácie súvisiacej zodpovednosti a procesov na overovanie ich plnenia,
- teda solídnejší základ pre priemyselné normy,
- povinnosť uloženú projektantom a výrobcom, aby vyhlásili, že ich výrobky spĺňajú bezpečnostné predpisy,
- dôkaz o týchto vyhláseniach zozbieraných prevádzkovateľom letiska a použitých počas certifikačného procesu.

Záverom, uplatňujúc metodiku predstavenú v odseku 2.1.2 (vrátane váhového súčiniteľa 3 pre účinky na bezpečnosť) a po výbere použiteľných ukazovateľov výsledkov spojených s konkrétnymi cieľmi podľa odseku 2.4.5, možno bezpečnostnému vplyvu troch možností súvisiacich s letiskovými zariadeniami priradiť hodnotenie, ktoré je uvedené v nasledujúcej tabuľke 42.

Ukazovatele výsledkov vplyvu nariadenia o letiskových zariadeniach na bezpečnosť	Hodnotenie možností		
	4A	4B	4C
Letiskové zariadenie	Nulový variant	ETSO + vyhlásenie o overení	ETSO + certifikácia letiska
Ukazovatele bezpečnosti letísk	0	1	1
Prijatie spoločných predpisov (t. j. ETSO)	0	1	1
Schválenie organizácií projektujúcich a vyrábajúcich letiskové zariadenia	0	2	2
SÚČET	0	4	4
VÁŽENÝ SÚČET (hodnotenie × 3 pre bezpečnosť)	0	12	12

Tabuľka 42: Hodnotenie vplyvu možností pre letiskové zariadenia na bezpečnosť

2.7.4 Hospodársky účinok

Možnosť 4A nevyžaduje pre letiskové zariadenia žiadne ďalšie predpisy ani ETSO. Jej hospodársky účinok sa preto hodnotí ako neutrálny.

Naopak, prístup navrhovaný niektorou z možností 4B alebo 4C sa na jednej strane zhoduje s „novým prístupom“, a preto je blízky súčasným postupom, ktoré sa už v priemysle uplatňujú. Na druhej strane je v súlade s predpismi agentúry vypracovanými pre súčasti lietadiel. Súvisiace vykonávacie predpisy alebo ETSO budú určovať príslušné požiadavky na bezpečnosť a výkonnosť „neštandardných“ zariadení, ako aj predpisy pre projekčné a výrobné organizácie. Po schválení vzoru takýchto zariadení bude podľa potreby nasledovať hodnotenie zhody podpísané výrobcem.

Presné hodnotenie vplyvu by však bolo možné vykonať len pri návrhu uvedených predpisov alebo ETSO.

Inak povedané, v súčasnosti, keď niet žiadneho ETSO, sú odhadnuté náklady nulové. Toto platí najmä o možnosti 4C (t. j. len ETSO a s ním súvisiace procesy pri navrhovaní a výrobe).

Ale aj agentúra, v súlade s názorom zainteresovaných, okrem toho navrhuje, aby sa uvažovalo o posudzovaní náležitosti implementácie alebo používania letiskových zariadení na danom letisku. V tomto ohľade sa pri možnosti 4C predpokladá, že overenie implementovaného zariadenia je neoddeliteľnou súčasťou procesu certifikácie letiska. **Preto možnosť 4C neznamená žiadne zvýšenie nákladov v súvislosti s nákladmi na certifikáciu letísk, ktoré už boli odhadnuté v odseku 2.6.4.2.**

Naopak, možnosť 4B stanovuje pre prevádzkovateľov letísk ďalší proces „vyhlásenia o overení“ inštalovaných alebo nakupovaných letiskových zariadení (podobný procesu, ktorý je v súčasnosti súčasťou „jednotného neba“²⁷ a ktorý rieši ANSP). Možnosť 4B teda nebude znamenať pre príslušné úrady ani pre spoločnosti poskytujúce pozemnú obsluhu žiadne zvýšenie nákladov. V súvislosti s možnosťami 4B a 4C bude musieť agentúra vynaložiť určité úsilie na tvorbu predpisov, ktoré sa však považuje za zahrnuté v celkovom hodnotení nákladov na tvorbu predpisov v odseku 2.6.4.5.

Ale možnosť 4B bude znamenať ďalší proces pre prevádzkovateľov letísk, a to nielen vykonať overenie implementovaných systémov (ako už dnes vykonáva a overuje pri certifikácii letiska), ale aj správu postupov a zozbieranie a archiváciu vyhlásení o overení. Odhaduje sa, že pre najväčšie letiská (je ich asi 700 podľa odseku 2.6.2.1) si to môže vyžadovať asi 0,5 FTE (t. j. 630 pracovných hodín = 69 300 EUR/rok) s celkovým hospodárskym zaťažením 69 tis. EUR × 700 = 48 300 tis. EUR/rok.

Zvyšných 2300 (t. j. 3000 v pôsobnosti – 700) bude podľa odhadov zaťažených oveľa menej: 0,2 FTE pre každé (= 252 hodín = 27 720 tis. EUR/rok). Čo krát 2300 dáva 63 756 tis. EUR/rok (r. 2006). Takže výsledné zvýšenie nákladov pri možnosti 4B možno (pri 3000 letiskách v pôsobnosti) odhadovať na 48 300 + 63 756 = 112 056 tis. EUR/rok (r. 2006). Odhadované náklady sú zhrnuté v tabuľke 43.

Odhadované náklady na reguláciu letiskových zariadení	V tisícoch EUR/rok (2006)		
	4A	4B	4C
Letiskové zariadenie	Nulový variant	ETSO + vyhlásenie o overení	ETSO + certifikácia letiska
Zariadenia v základnom nariadení (t. j. vyhlásenie o overení)	0	112 056	0
Prijatie spoločných vykonávacích predpisov (ETSO)	0*	0*	0*

²⁷ Článok 6 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 z 10. marca 2004 o interoperabilite siete manažmentu letovej prevádzky v Európe (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 26 – 42).

Navrhovanie a výroba letiskových zariadení	0*	0*	0*
SÚČET	0	112 056	0

* náklady = nule, pričom sa nevydávajú ETSO. Osobitné RIA dokumentujúce náklady a výnosy sa vykoná pred vydaním každého ETSO.

Tabuľka 43: Prehľad nákladov na reguláciu letiskových zariadení

Možnosti 4B a 4C však môžu mať okrem vyššie odhadnutých nákladov ďalšie hospodárske následky, ako sú:

- vzájomné uznávanie organizácií, ktoré projektujú a vyrábajú letiskové zariadenia, čo prispeje k budovaniu vnútorného trhu,
- viac normalizácie a viac súťaže pri výrobkoch ponúkajúcich požadovanú kvalitu, s priaznivým vplyvom na ceny.

Všetky uvedené kvantitatívne a kvalitatívne odhady hospodárskych účinkov možno potom vyjadriť hodnotením, uvedeným v tabuľke 44.

Ukazovatele výsledkov hospodárskych účinkov regulácie letiskových zariadení	Hodnotenie možností		
	3A	3B	3C
Letiskové zariadenie	Nulový variant	ETSO + vyhlásenie o overení	ETSO + certifikácia letiska
Zariadenia v základnom nariadení (t. j. vyhlásenie o overení)	0	-3	0
Prijatie spoločných vykonávacích predpisov (ETSO)	0	0	0
Navrhovanie a výroba letiskových zariadení	0	0	0
SÚČET	0	-3	0
VÁŽENÝ SÚČET (hodnotenie × 2 pre hosp. účinok)	0	-6	0

Tabuľka 44: Hodnotenie hospodárskeho vplyvu uplatnenia možností na letiskové zariadenia

2.7.5 Environmentálne účinky

Príloha 14 ICAO v súčasnosti neobsahuje ustanovenia týkajúce sa vplyvov na životné prostredie, napr. vozidiel alebo iného materiálu, tekutín alebo prostriedkov používaných v prevádzke letiska. Navrhovaný rámec pri oboch možnostiach 4B aj 4C kladie základy novej budúcej regulácie zariadení a bude mať nepatrne (napr. +1) priaznivý vplyv na životné prostredie. Uplatnením metodiky podľa odseku 2.1.2 sa tento nepatrný vplyv musí „vážiť“ 3.

2.6.6 Sociálny dosah

Pokiaľ ide o sociálny dosah, možnosť 4A sa považuje za neutrálnu. Naopak možnosti 4B aj 4C pravdepodobne môžu mať nepatrný (+1) priaznivý sociálny dosah vyjadrený:

- kvalifikovanejšími pracovnými príležitosťami v schválených organizáciách, ktoré projektujú a vyrábajú letiskové zariadenia,
- odchodom nedostatočne štruktúrovaných spoločností z trhu,

- zvýšením kvality vykonávanej práce, a tým aj konkurencieschopnosti európskych výrobkov vyjadrenej pomerom ceny ku kvalite.

Tento mierne priaznivý účinok sa podľa metodiky podľa odseku 2.1.2 musí vážiť 2.

2.7.7 Vplyv na iné letecké požiadavky mimo súčasnej pôsobnosti EASA

Žiadne ETSO ani vykonávacie predpisy nebudú duplikovať existujúce predpisy ustanovené v rámci „jednotného neba“. Každá z troch do úvahy prichádzajúcich možností je preto v tomto ohľade neutrálna.

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 zostaviť túto maticu pre MCA:

Vážené hodnotenie možností právnej úpravy EÚ		4A	4B	4C
Letiskové zariadenie		Nulový variant	ETSO + vyhlásenie o overení	ETSO + certifikácia letiska
Účinok	Váha			
bezpečnostný	3	0	12	12
hospodársky	2	0	-6	0
environmentálny	3	0	3	3
sociálny	2	0	2	2
na iné letecké predpisy	1	0	0	0
VÁŽENÝ SÚČET		0	11	15

Tabuľka 46: Multikriteriálna analýza k letiskovým zariadeniam

Z uvedenej tabuľky vidieť, že možnosť 4A sa javí ako oveľa horšia v porovnaní s ostatnými dvoma možnosťami. Z nich má 4C oveľa lepšie hodnotenie ako 4B. Konkrétne možnosti 4B a 4C:

- dopadli oveľa lepšie ako možnosť 4A, pokiaľ ide o bezpečnosť,
- by mohli byť základom pre lepší environmentálny manažment na letiskách,
- by mohli zlepšiť kvalitu aj kvantitu pracovných príležitostí v organizáciách, ktoré projektujú a vyrábajú letiskové zariadenia.

Ale možnosť 4B by mohla stáť okolo 100 mil. EUR/rok (2006), kým možnosť 4C nemá za následok žiadne zvýšenie nákladov. Preto agentúra do svojho stanoviska zaradila možnosť 4C (t. j. technické podmienky certifikácie Spoločenstva vždy podľa potreby dobrovoľne vypracované priemyslom na základe ETSO agentúry s cieľom dosiahnuť náležitú úroveň bezpečnosti; regulácia dotknutých projekčných a výrobných organizácií a overovanie implementovaných letiskových zariadení počas obvyklej certifikácie letiska a procesmi dohľadu nad ním).

2.8 Analýza vplyvu certifikačného procesu

2.8.1 Alternatívne možnosti

Pre rozsah pôsobnosti spoločných predpisov EÚ na certifikačný proces sú v odseku 2.5.2 uvedené tieto alternatívne možnosti:

- 7A): Proces certifikácie (infraštruktúry i manažmentu) sa vyžaduje pre každé letisko (ktoré je východiskom pre odsek 2.6).
- 7B): Samostatné osvedčenie pre infraštruktúru a zariadenia pre každé letisko, plus „jediné“ osvedčenie organizácie na úrovni spoločnosti pre všetky spoločnosti prevádzkujúce viacero letísk.
- 7C): Ako 7B, ale len keď prevádzkovateľ požiadala o „jediné“ osvedčenie.

2.8.2 Cielová skupina a počet dotknutých subjektov

2.8.2.1 Prevádzkovatelia letísk

Na poskytovateľov pozemnej obsluhy ani na organizácie, ktoré projektujú a vyrábajú letiskové zariadenia, sa nebude vzťahovať žiadna z trojice alternatívnych možností, ktoré prichádzajú do úvahy.

Na obrovskú väčšinu prevádzkovateľov letísk, ktorí prevádzkujú jedno jediné letisko, bude mať z každého hľadiska len veľmi zanedbateľný účinok vydanie jedného alebo dvoch samostatných dokumentov (t. j. jedného na infraštruktúru, druhého na prevádzku a manažment). Účinok certifikačného procesu už bol vyhodnotený v odseku 2.6, preto v prípade možnosti 7A, nehrozia letiskám ani ich prevádzkovateľom žiadne ďalšie účinky.

A naopak, **možnosť 7B sa dotkne asi 25 prevádzkovateľov** prevádzkujúcich viaceré letiská, ktorí riadia spolu okolo **275 letísk**, tým, že im uloží povinnosť požiadať o vydanie „jediného“ osvedčenia prevádzkovateľa letiska.

V prípade **možnosti 7C** sa každý prevádzkovateľ viacerých letísk rozhodne sám, či požiada o „jediné“ osvedčenie pre svoj manažment (hlavne centralizovaný manažment bezpečnosti a kvality) alebo nie. Keďže toto nie je v súčasnosti všeobecne zavedená prax, predpokladá sa, že sa bude týkať asi 40 % potenciálnych uchádzačov, t. j. **10 prevádzkovateľov z počtu 25**. Vzhľadom na to, že z uvedených 25 prevádzkovateľov každý riadi asi 11 letísk, predpokladá sa, že počet pravdepodobne dotknutých **letísk bude rádovo 100**.

2.8.2.2 Príslušné úrady

V stanovisku agentúry sa predpokladá, že letisko môže vlastníť alebo riadiť verejnoprávny subjekt alebo súkromná spoločnosť, alebo akýkoľvek iný mechanizmus (napr. prevádzkovateľ organizovaný ako obchodná spoločnosť, ktorej väčšinu obchodných podielov alebo všetky vlastní úrady verejnej správy na národnej alebo miestnej úrovni). Ale v každom prípade sa predpokladá, že keď je prevádzkovateľom verejnoprávny subjekt, prevádzková a riadiaca línia zodpovednosti musí byť nezávislá nielen od vnútornej línie zodpovednosti za bezpečnosť a kvalitu, ale aj od verejnej certifikácie a dozornej funkcie.

Táto zásada oddelenia dozorných úradov od hospodárskych organizácií je ustanovená v letovej spôsobilosti (dokonca aj v štátnych projekčných a výrobných podnikoch) a v letovej prevádzke. Výslovne bola zavedená aj v rámci jednotného európskeho neba²⁸.

Zdá sa, že:

- V Grécku a Litve za riadenie a prevádzku letísk (prinajmenšom v určitých prípadoch) zodpovedá priamo ministerstvo dopravy. Obe krajiny sú však členmi GASR a aktívne sa zúčastňujú na jeho činnosti. Takže sa predpokladá, že funkcia dohľadu nad bezpečnosťou je už oddelená.
- Aj na Cypre zodpovedá za prevádzku a riadenie letísk ministerstvo dopravy, ale krajina nie je členom GASR. Takže je pravdepodobne potrebné zriadiť novú funkciu dohľadu na bezpečnosťou.
- V iných štátoch (napr. vo Francúzsku, Taliansku) zodpovedajú za riadenie niektorých činností (napr. RFFS, miestne havarijné plány) úradníci verejnej správy, v niektorých prípadoch sídlia na letisku, ktorí navyše zodpovedajú aj za dohľad nad bezpečnosťou.

²⁸ Článok 4 ods. 2 nariadenia 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, 13.3.2004, s. 1 – 9).

Druhá z otázok však z hľadiska dosahu nemá význam, pretože v základných požiadavkách, ktoré navrhla agentúra, sa na tieto situácie prihliada. Takže uvedená zásada oddelenia by pravdepodobne mala vplyv len na cyperský úrad.

Agentúra nebude dotknutá, pretože sa v súčasnosti neočakáva, že bude priamo zapojená do certifikácie a dohľadu nad letiskami alebo prevádzkovateľmi letísk.

Potom možnosť 7A nebude mať vo všeobecnosti pre úrady (s výnimkou cyperského úradu) žiadne následky okrem tých, o ktorých sa už uvažovalo v odseku 2.6 .

Naopak v prípade možnosti 7B sa procesy certifikácie a dohľadu priamo dotknú všetkých 17 príslušných úradov v krajinách uvedených v odseku 2.7.2.3.

Napokon pri možnosti 7C nebude počet priamo zapojených úradov vyšší ako počet žiadateľov (t. j. 10).

2.8.2.3 Prehľad ovplyvnených subjektov

Odhadovaný počet dotknutých subjektov je uvedený v tabuľke 47.

MOŽNOSŤ		Prevádzkova telia letísk	Letiská	Príslušné úrady	
Id.	Opis			V prípade potreby oddeliť dozorné funkcie	Výkon dozoru
7A	Proces certifikácie (infraštruktúry i manažmentu) na každom letisku	0	0	1	0
7B	Povinné jediné osvedčenie	25	275		17
7C	Dobrovoľné jediné osvedčenie	10	100		10

Tabuľka 47: Počet subjektov ovplyvnených zmenami certifikačného procesu

2.8.3 Vplyv na bezpečnosť

Správne zorganizovaný systém manažmentu (najmä bezpečnosti a kvality), či už úplne rozdelený, alebo vybudovaný okolo centrálnej funkcie, má priaznivý účinok na bezpečnosť. Agentúra sa však domnieva, že vo všeobecnom vyjadrení je veľmi ťažké preukázať, či určitá forma organizácie má lepší vplyv na bezpečnosť než iná.

Rovnako sa z hľadiska bezpečnosti považuje za bezvýznamné, či sa na konci certifikačného procesu vydá jeden dokument alebo dva.

Z toho vyplýva, že všetky tri posudzované možnosti sú z hľadiska vplyvu na bezpečnosť neutrálne.

2.8.4 Hospodársky účinok

2.8.4.1 Prevádzkovatelia letísk

V prípade možnosti 7A ostanú náklady prevádzkovateľov letísk na certifikačný proces rovnaké, ako sú odhadnuté v odseku 2.6.4.2. Takže táto možnosť nevyvolá žiadne zvýšenie ani

úsporu nákladov. V tomto prípade systém riadenia ostane celkom rozdelený, a to aj v spoločnostiach, ktoré riadia viac ako jedno letisko. Počet zamestnancov potrebných v tomto prípade však treba odhadnúť, pretože bude východiskom, na základe ktorého sa budú hodnotiť možnosti 7B a 7C.

Preto je potrebné pripomenúť, že v odseku 2.6.4.3 sú odhadnuté 3 FTE na riadenie bezpečnosti na každom letisku, ktoré je otvorené pre pravidelnú obchodnú prevádzku: a to sú skutočne letiská, ktoré patria posudzovaným prevádzkovateľom. Pri integrovanom systéme riadenia bezpečnosti a kvality sa potom predpokladá v priemere zamestnávanie 5 FTE na každom letisku v prípade plne distribuovanej organizácie a 0 FTE na centrálnej úrovni.

Na hodnotenie hospodárskych účinkov možnosti 7B sa predpokladá, že treba uvažovať o 275 letiskách, ktoré prevádzkuje 25 subjektov. Pri distribuovanej schéme organizácie si toto vyžiada spolu $5 \text{ FTE} \times 275 \text{ letísk} = 1375 \text{ FTE}$.

Odhaduje sa, že asi 20 % distribuovaných zdrojov by sa dalo usporiť na každom letisku, ak by každý z dotknutých 25 prevádzkovateľov zriadil centrálnu funkciu, t. j.:

- 1 usporený FTE (t. j. 20 % z 5) $\times 275 \text{ letísk} = -275 \text{ FTE}$
- $-275 \text{ FTE} \times 138\,600 \text{ EUR} = \text{potenciálna úspora } -38\,115 \text{ tis. EUR/rok}$.

25 prevádzkovateľov však bude musieť zriadiť centrálnu funkciu riadenia bezpečnosti, riadenia kvality a vnútorného auditu (t. j. kontrolovať miestne letiská samotné). Táto centrálna funkcia si pravdepodobne vyžiada 5 FTE v každom subjekte. Potom spolu pre 25 subjektov: $125 \text{ FTE} = 17\,325 \text{ tis. EUR/rok}$.

Výsledné úspory 25 prevádzkovateľov letísk v prípade možnosti 7B potom možno odhadnúť takto:

- $-275 + 125 = -150 \text{ FTE}$;
- $-38\,115 + 17\,325 = -20\,790 \text{ tis. EUR/rok}$.

Náklady na prechod spoločností, ktoré potrebujú reštrukturalizovať, na novú organizáciu pravdepodobne pohltia tieto potenciálne úspory na mnoho rokov.

V odseku 2.8.2.1 sa predpokladalo, že v prípade **možnosti 7C** (t. j. dobrovoľné jediné osvedčenie) iba asi 40 % (t. j. 10) subjektov, ktoré riadia viacero letísk, si zvolí možnosť požiadať o jediné osvedčenie. V tomto prípade potom úspory dosiahnu 40 % odhadovaného objemu. T. j.:

- $-40 \% \times 150 = -60 \text{ FTE}$;
- $-40 \% \times 20\,790 = -8\,316 \text{ tis. EUR/rok (2006)}$.

2.8.4.2 Príslušné úrady

Pokiaľ ide o príslušné úrady, malo by sa pripomenúť, že v odseku 2.3.3.3 sa odhaduje, že 1 FTE by mohol postačovať na dohľad nad niečo viac ako 3 letiskami. Takže na **Cypre bude na túto funkciu stačiť 1 FTE (= 138 600 tis. EUR/rok)**.

To platí pre všetky posudzované možnosti. V prípade možnosti 7A to predstavuje celkové zvýšenie nákladov, pretože žiadne iné úrady nie sú dotknuté.

Ďalej v odseku 2.6.4.2 sa odhaduje, že výkony, ktoré potrebuje úrad na certifikáciu (a následné vykonávanie nepretržitého dohľadu) na jednom letisku, sú v rozsahu 120 pracovných hodín a priemerné náklady sú 110 EUR + 10 EUR na domácu prepravu.

V prípade možnosti 7B je dotknutých 275 letísk, z čoho vychádza 33 000 pracovných hodín = 26 FTE = 3604 tis. EUR/rok. Ak predpokladáme, že 30 % z týchto výkonov by sa dalo usporiť

(nemusel by sa robiť audit systému riadenia na každom letisku), povedie to pri všetkých dotknutých úradoch k celkovej úspore:

- $-30\% \times 26 + 1 = -7$ FTE;
- $-30\% \times 3\,604 + 138,6 = -942,6$ tis. EUR/rok.

V prípade možnosti 7C sa dosiahne iba 40 % týchto úspor: -3 FTE = -377 tis. EUR/rok.

2.8.4.3 Zhrnutie hospodárskych účinkov

Z uvedeného vyplýva, že zvýšenie nákladov alebo úspory odvodené z troch posudzovaných možností možno odhadovať, ako je uvedené v tabuľke 48.

Parameter	Pre príslušné úrady	Pre prevádzkovateľov letísk	SÚČET
Možnosť 7A = certifikačný proces na každom letisku			
FTE	1	0	1
tis. EUR 2006	138,6	0	138,6
Možnosť 7B = povinné jediné osvedčenie (25 prevádzkovateľov, 275 letísk)			
FTE	-7	-150*	-157
tis. EUR 2006	-943	-20 790*	-21 733
Možnosť 7C = dobrovoľné jediné osvedčenie (10 prevádzkovateľov, 100 letísk)			
FTE	-3	-60	-63
tis. EUR 2006	-377	-8 316	-8 693

*S vylúčením nákladov na reorganizáciu spoločností, ktoré zatiaľ neprešli na centrálné funkcie pre bezpečnosť a kvalitu.

Tabuľka 48: Odhadované úspory v procese certifikácie letísk

Všetky uvedené kvantitatívne odhady hospodárskych účinkov možno potom vyjadriť hodnotením, uvedeným v tabuľke 49.

Ukazovatele výsledkov hospodárskych účinkov certifikačného procesu	Hodnotenie možností		
	7A	7B	7C
Osvedčenia	Certifikácia na každom letisku	Povinné jediné osvedčenie	Dobrovoľné jediné osvedčenie
Letiská podľa základného nariadenia (t. j. oddelenie dohľadu nad bezpečnosťou)	-1	-1	-1
Zavedenie a využívanie jediného osvedčenia (prevádzkovateľa)	-1	3	2
Zamestnanci príslušných úradov na certifikáciu a dozor	-1	2	1
SÚČET	-3	4	2
VÁŽENÝ SÚČET (hodnotenie × 2 pre hosp. účinok)	-6	8	4

Tabuľka 49: Hodnotenie hospodárskeho účinku procesu certifikácie letísk

2.8.5 Environmentálne účinky

Všetky tri možnosti budú mať z environmentálneho hľadiska neutrálny účinok, pretože sa týkajú iba organizácie určitých procesov riadenia a dohľadu.

2.8.6 Sociálny dosah

Pokiaľ ide o sociálny dosah, možnosť 7A sa považuje za neutrálnu: žiadny subjekt, okrem cyperského úradu, v ktorom by to mohlo znamenať ďalšie pracovné miesto, nie je nútený reorganizovať.

Možnosť 7B by nielen mohla eliminovať okolo 160 pracovných miest (t. j. významne obmedziť priaznivý účinok možnosti 3B na zamestnanosť, odhadovaný v odseku 2.6.7), ale aj nútiť všetkých prevádzkovateľov viacerých letísk, aby sa reorganizovali podľa vzoru zhodného s modelom, o ktorom sa rozhodlo centrálné, akoby existovalo jedno univerzálne riešenie platné pre všetkých. Preto sa zo sociálneho hľadiska, ktorému bola v odseku 2.1.2 priradená „váha“ 2, považuje za nepriaznivú (t. j. -2).

Napokon možnosť 7C by si mohla vyžiadať asi o 63 pracovných miest menej, čo znamená, že celkovo vznikne ešte stále významný počet nových pracovných príležitostí, pretože o niekoľko riadkov vyššie bolo pre možnosť 3B odhadnutých +280 FTE. Navyše pri tejto možnosti sa každý subjekt bude môcť sám rozhodnúť, akú organizáciu uprednostní a dokonca aj, či vôbec a kedy sa bude reorganizovať. Táto možnosť sa preto hodnotí zo sociálneho hľadiska veľmi kladne (t. j. $3 \times$ „váha“ 2 = 6).

2.8.7 Vplyv na iné letecké požiadavky mimo súčasnej pôsobnosti EASA

Možnosť 7A ustanoví zásadu oddelenia prevádzky od dohľadu podobne ako „jednotné nebo“. Prispeje teda k harmonizácii regulácie v rôznych oblastiach. Jej vplyv sa preto považuje za mierne pozitívny (t. j. 1).

Možnosti 7B a 7C, ktoré smerujú k možnosti centralizácie systému riadenia (bezpečnosti a kvality), sa musia považovať za priaznivejšie (t. j. 2).

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 zostaviť túto maticu pre MCA:

Vážené hodnotenie možností certifikačného procesu		7A	7B	7C
Účinok	Váha	Certifikácia na každom letisku	Povinné jediné osvedčenie	Dobrovoľné jediné osvedčenie
bezpečnostný	3	0	0	0
hospodársky	2	-6	8	4
environmentálny	3	0	0	0
sociálny	2	0	-4	6
na iné letecké predpisy	1	1	2	2
VÁŽENÝ SÚČET		-5	6	12

Tabuľka 50: Multikriteriálna analýza certifikácie letísk

Vidieť z nej, že možnosť 7A má zjavne negatívny účinok. Z ostatných dvoch je hodnotenie možnosti 7C dvojnásobne lepšie ako možnosti 7B.

Možnosť 7C prevyšuje 7B najmä zo sociálneho hľadiska, lebo nevedie k zníženiu počtu pracovných miest (t. j. výrazne neeliminuje počet nových pracovných príležitostí vytvorených pri možnosti 3B) ani (okrem cyperského úradu) nenúti nikoho k reorganizácii. Navyše bude mať ešte aj priaznivé hospodárske účinky, hoci menšie ako možnosť 7B.

Preto agentúra zahrnula do svojho stanoviska možnosť 7C (t. j. jediné osvedčenie prevádzkovateľa letísk, ak oň dobrovoľne požiada).

2.9. Analýza vplyvov poverenia posudzujúcich orgánov

2.9.1 Alternatívne možnosti

Pre úlohu posudzujúcich orgánov sú v odseku 2.5.2 uvedené tieto alternatívne možnosti:

- 8A): Akreditované posudzujúce orgány popri príslušných úradoch, oprávnené certifikovať osobitne menej zložité letiská a dozerat' na ne. Žiadatelia sa rozhodnú, ktorému certifikačnému subjektu adresujú svoju žiadosť.
- 8B): Akreditované posudzujúce orgány popri príslušných úradoch, oprávnené certifikovať všetky letiská a dozerat' na ne. Žiadatelia sa rozhodnú, ktorému certifikačnému subjektu adresujú svoju žiadosť.
- 8C): Len akreditované posudzujúce orgány oprávnené certifikovať určité menej zložité letiská a dozerat' na ne.

2.9.2 Cieľová skupina a počet dotknutých subjektov

2.9.2.1 Letiská, prevádzkovatelia a poskytovatelia pozemnej obsluhy

Možnosti 8A a 8C obmedzia úlohu posudzujúcich orgánov na certifikáciu jednoduchších letísk a ich prevádzkovateľov. V odseku 2.6.2.1 sa odhadovalo, že v štátoch EÚ 27 + 4 je okolo 700 zložitých letísk otvorených pre pravidelnú obchodnú leteckú dopravu, z celkového počtu 3000 letísk v pôsobnosti navrhovaných právnych predpisov EÚ.

Rozdiel ($3000 - 700 = 2300$) je odhadovaný počet jednoduchších letísk. Podľa **možnosti 8C** budú týchto 2300 verejných letísk **vždy certifikovať posudzujúce orgány**. To isté platí o ich prevádzkovateľoch, pričom sa predpokladá, že v týchto jednoduchších prípadoch sa ich počet zhoduje s počtom letísk: tiež 2300.

V **možnosti 8A** si budú môcť žiadatelia vybrať, či požiadajú o osvedčenie územne príslušný úrad alebo posudzujúci orgán akreditovaný v niektorej z krajín EÚ 27 + 4. Predpokladá sa, že počas prvých rokov uplatňovania novej stratégie využije túto možnosť najviac 30 % z jednoduchších letísk a prevádzkovateľov, ktorí by mohli byť potenciálnymi záujemcami. V takom prípade sa ich počet odhaduje na $30\% \times 2300 = 690$.

V prípade **možnosti 8B** by mohli posudzujúce orgány na požiadanie certifikovať všetky letiská, **dokonca aj tie najzložitejšie** (ustanovenie takej povinnosti sa však považuje za tak nereálne, že táto teoretická možnosť sa v tomto RIA ani neposudzuje). Znovu, predpoklad, že z celkového počtu 3000 letísk by 30 % mohlo hneď spočiatku využiť túto možnosť znamená, že počet dotknutých letísk by bol rádovo $30\% \times 3000 = 900$ (**690 jednoduchších a 210 zložitejších**).

Celkový počet prevádzkovateľov 3000 posudzovaných letísk v krajinách EÚ 27 + 4 bol v odseku 2.7.2.3 odhadnutý na 2750, ale len 25 z nich prevádzkuje viac než jedno letisko. Takže 30 % z 2725 prevádzkovateľov jediného letiska, ktorí by sa mohli rozhodnúť pre možnosť podať žiadosť na posudzujúci orgán = 815. Usudzuje sa, že spomedzi 25 veľkých prevádzkovateľov, ktorí prevádzkujú viac ako jedno letisko, využije túto možnosť prinajmenšom v prvých rokoch najviac 20 % (t. j. 5). **Preto počet dotknutých prevádzkovateľov, s ktorými treba uvažovať v prípade možnosti 8B, bude približne 815 + 5 = 820.**

Poskytovatelia pozemnej obsluhy nebudú priamo dotknutí, lebo pre nich sa ďalšia certifikácia nenavrhuje²⁹.

2.9.2.2. Príslušné úrady

V prípade možnosti 8C nenastane žiadna obchodná súťaž medzi územne príslušnými úradmi a posudzujúcimi orgánmi. Posudzujúce orgány by potom mohli akreditovať tie isté úrady. V tomto prípade sa však predpokladá, že:

- Štáty nebudú delegovať právomoc na akreditované posudzujúce orgány na regionálnej alebo miestnej úrovni, a preto maximálny počet dotknutých akreditačných úradov neprevýši počet štátov EÚ 27 + 4.
- Odhaduje sa však, že prinajmenšom spočiatku budú uchádzači o funkciu posudzujúceho orgánu len v približne 50 % štátov.

Preto **možnosť 8C ovplyvní iba 15 príslušných úradov**. V tomto prípade ich zapojenie bude aktívne, pretože budú akreditovať posudzujúce orgány. V tomto kontexte nebude agentúra činná.

Naopak pri oboch možnostiach 8A a 8B budú posudzujúce orgány v priamej obchodnej súťaži s územne príslušnými úradmi. Aby sa zabránilo konfliktu záujmov, bude potrebné, aby na centrálnej úrovni akreditovala tieto orgány agentúra. Nevznikne tak konflikt záujmov, pretože podľa navrhovanej stratégie agentúra nebude na území štátov EÚ 27 + 4 certifikovať letiská ani prevádzkovateľov. Ale potom, **buď pri možnosti 8A, alebo pri možnosti 8B bude agentúra priamo dotknutá akreditačným procesom.**

V dôsledku toho posudzujúce orgány akreditované agentúrou budú de facto súťažiť s miestnym úradom všade v Európe. Preto bude možnosťou 8A aj 8B pasívne dotknutých všetkých 46 príslušných úradov.

2.9.2.3 Posudzujúce orgány

Do polovice augusta 2007 boli „uznané“ 3 organizácie podľa prílohy 1 k nariadeniu 550/2004³⁰ o „jednotnom nebi“. V rovnakom čase existoval len jeden notifikovaný orgán (t. j. Instituto Nacional de Tecnología Aeroespacial) vo vzťahu k nariadeniu 552/2004 (o interoperabilite v rámci „jednotného neba“)³¹.

²⁹ Článok 14 smernice Rady 96/67/ES z 15. októbra 1996 o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 272, 25.10.1996, s. 36 – 45) už umožňuje členským štátom podmieniť činnosť dodávateľa služieb pozemnej obsluhy alebo užívateľa self-handlingu na letisku získaním schválenia, ktoré udelí verejný orgán nezávislý od riadiaceho orgánu letiska.

³⁰ http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/nsa/index_en.htm.

³¹ http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=directive.notifiedbody&dir_id=128961&type_dir=NO%20CPD&pro_id=99999&prc_id=99999&ann_id=99999&prc_anx=99999

V databáze³² „NANDO“, ktorú spravuje GR pre podnikanie a priemysel, bolo 9. augusta 2007 spolu 1945 notifikovaných orgánov. Takže počet potenciálnych posudzujúcich orgánov pre letiská by mohol byť aj vyšší než len niekoľko jednotiek uvádzaných dnes v kontexte „jednotného európskeho neba“, aj so zreteľom na to, že na potenciálnom trhu by mohlo byť rádovo tisíc letísk (t. j. oveľa viac ako počet ANSP). V uvedenej databáze NANDO bolo k uvedenému dátumu notifikovaných 155 orgánov akreditovaných pre oblasť nízkonapäťových³³ elektrických zariadení. Tieto technológie sú veľmi podobné technológiám používaným pri rozhodujúcej implementácii na letiskách (t. j. osvetlenie letísk).

V tomto zozname však asi desiatka notifikovaných orgánov boli subjekty so všeobecnejšou charakteristikou svojho príslušného poslania, napr.: Asociación Española de Normalización y Certificación, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Istituto Italiano del Marchio di Qualità, Societé National de Certification et d'Homologation, TÜV. Na rozdiel od nich ostatné boli špecializované v oblasti elektrotechniky.

So zreteľom na rozmery potenciálneho trhu sa záverom predpokladá, že **v prípade ktorejkoľvek z troch posudzovaných možností by o akreditáciu pre certifikáciu letísk mohlo požiadať asi 15 orgánov.**

2.9.2.4 Prehľad ovplyvnených subjektov

Z uvedeného vyplýva počet subjektov potenciálne dotknutých niektorou z možností, ktorý je uvedený v tabuľke 51:

MOŽNOSŤ		Odhadovaný počet				
Id.	Opis	Letiská	Prevádzkovatelia letísk	Poskytovatelia poz. obsluhy	Posudzujúce orgány	Úrady
8A	Jednoduchšie letiská, na požiadanie	690	690	0	15	46 (pasívne) + agentúra (aktívne)
8B	Všetky letiská, na požiadanie	900 (690 + 210)	820			
8C	Jednoduchšie letiská, vždy	2300	2300			15 (aktívne)

Tabuľka 51: Počet subjektov ovplyvnených posudzujúcimi orgánmi

2.9.3 Vplyv na bezpečnosť

Niektoré orgány uvedené v odseku 2.9.2.3 majú uznané postavenie v oblasti certifikácie kvality, ktoré si budovali desaťročia. Žiadny z nich však nemá priame skúsenosti s certifikáciou letísk. Na druhej strane prevádzkovatelia letísk a ich príslušné úrady si takisto roky získavali dôveru, nadobúdali konkrétne odborné znalosti a vzájomný rešpekt.

³² http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=notifiedbody_main

³³ S odkazom na smernicu Rady 73/23/EHS z 19. februára 1973 o harmonizácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa elektrického zariadenia určeného na používanie v rámci určitých limitov napätia (Ú. v. ES L 77, 26.3.1973, s. 29 – 33).

Je nemožné presne kvantifikovať vplyv zavedenia koncepcie hodnotiacich orgánov na bezpečnosť. Väčšina odborníkov však spoločne zastáva názor, že regulačný rámec na zachovanie vysokej úrovne dosiahnutej bezpečnosti musí byť relatívne stabilný a nesmie sa zo dňa na deň úplne meniť. Preto sa možno pokúsiť aspoň o kvalitatívne hodnotenie vplyvu zavedenia posudzujúcich orgánov v tejto oblasti. Predpokladá sa teda, že zavedenie posudzujúcich orgánov pre jednoduchšie letiská, ktoré dnes často nepodliehajú certifikácii, by mohlo len zlepšiť situáciu prostredníctvom dohľadu nad bezpečnosťou, ktorý by vykonávala tretia strana. Na nich je v každom prípade (napr. aeroklubov) menší objem prevádzky, menšie rozmery letiska a menšia závažnosť leteckých nehôd. Horším prípadom by bolo splnomocnenie posudzujúcich orgánov, aby certifikovali veľké letiská, pretože takýto proces náležite uskutočňujú prakticky všetky príslušné letecké úrady, ktoré sú vybavené aj potrebnými odbornými znalosťami. Okrem toho ponechanie voľby na prevádzkovateľov jednoduchších letísk umožní plynulý vývoj systému bez väčšej nestability.

Inými slovami, možnosť 8A (len jednoduchšie letiská na požiadanie) by mohla priniesť mierne zvýšenie bezpečnosti. Zavedenie takéhoto prístupu kdekoľvek (t. j. možnosti 8C), dokonca keď situácia ešte nedozrela, sa, naopak, prejaví skôr negatívnym účinkom. Väčší negatívny účinok, vzhľadom na nedostatočné skúsenosti notifikovaných orgánov, by mohla mať možnosť 8B. V žiadnom prípade nebude ovplyvnený systém riadenia bezpečnosti prevádzkovateľmi letísk.

Uvedené úvahy sú zhrnuté v tabuľke 52.

Ukazovatele výsledkov vplyvu posudzujúcich orgánov na bezpečnosť	Hodnotenie možností		
	8A	8B	8C
Úloha posudzujúcich orgánov	Jednoduchšie letiská, na požiadanie	Všetky letiská, na požiadanie	Jednoduchšie letiská, vždy
Systém manažmentu u všetkých prevádzkovateľov veľkých letísk	0	0	0
Ukazovatele bezpečnosti letiska (stabilita regulačného rámca)	1	-3	-1
SÚČET	1	-3	-1
VÁŽENÝ SÚČET (hodnotenie × 3 pre bezpečnosť)	3	-9	-3

Tabuľka 52: Vplyv posudzujúcich orgánov na bezpečnosť

Z tabuľky 52, napriek len jej kvalitatívnemu vyjadreniu, možno odhadnúť, že možnosť 8B, veľmi odlišne od dnešnej situácie v oblasti regulácie, pravdepodobne zapríčini bezpečnostné riziká v dôsledku náhlej nestability. Dokonca aj možnosť 8C spôsobí nestabilitu, ale jej vplyv vzhľadom na celkové riziko bude oveľa menší, pretože bude obmedzený na jednoduchšie letiská, ktoré používajú malé lietadlá a veľmi zriedka obchodné letecké taxíky (t. j. veľmi málo cestujúcich). Možnosť 8A, naopak, ovplyvní bezpečnosť skôr priaznivo.

2.9.4 Hospodársky účinok

2.9.4.1 Akreditácia posudzujúcich orgánov

Akreditácia (a následne sledovanie) posudzujúcich orgánov je proces podobný procesu kontroly dodržiavania noriem leteckých úradov. Odhady ich výkonov už boli prezentované v odseku 2.6.4.1.

Aj pre takýto proces akreditácie sa potom predpokladá, že bude existovať všeobecný plán periodických auditov posudzujúcich orgánov, ktoré budú pozostávať z 1 návštevy každé 2 roky (frekvencia = $1 : 2 = 0,5$ návštevy/rok). Okrem toho je však možné za osobitných okolností vykonať návštevy ad hoc. Potom je predpokladaná frekvencia o 10 % vyššia: 0,55.

Tieto návštevy obvykle môžu trvať 5 dní a vykonáva ich skupina 3 audítorov. Priemerná prácnosť jednej kontroly je potom $5 \text{ dní} \times 7,5 \text{ hodín} \times 3 \text{ osoby} = 112,5$ pracovných hodín.

Vzhľadom na to, že frekvencia návštev bola odhadnutá na 0,55 kontroly/rok, to znamená ($112 \times 0,55$), že priemerne **okolo 62 pracovných hodín ročne je potrebných na vykonanie procesu akreditácie (a následného sledovania) každého posudzujúceho orgánu počas dvojročného plánovacieho obdobia.**

Bude však potrebné návštevy aj koordinovať a pripraviť, vypracovať správu o výsledkoch a sledovať plán možných nápravných opatrení.

Počet potrebných pracovných hodín každoročne využitých na akreditáciu jedného posudzujúceho orgánu sa preto odhaduje v priemere 3-násobne vyšší (t. j. týždeň na návštevu plus 2 týždne na súvisiace kancelárske práce) než uvedených 62 hodín. Preto priemerne $62 \times 3 = 186$ hodín za rok je priemerne potrebných na akreditáciu jedného posudzujúceho orgánu v oblasti letísk, ktoré pokrývajú skutočnú návštevu a súvisiace kancelárske práce pred návštevou a po nej.

V odseku 2.9.2.3 bol odhadnutý počet dotknutých posudzujúcich orgánov na 15, preto ročné nároky na ich akreditáciu budú spolu:

- $186 \text{ hodín} \times 15 \text{ posudzujúcich orgánov} = \text{okolo } 2\,790 \text{ pracovných hodín/rok}$,
- čo predstavuje **približne 2 FTE**.

V prípade možnosti 8C bude akreditovaných a následne leteckými úradmi sledovaných 15 posudzujúcich orgánov. Keďže náklady na zamestnancov pre ne boli odhadnuté vo výške 138 600 EUR/FTE, bude celkové hospodárske zaťaženie rádovo **277,2 tis. EUR/rok**.

Namiesto toho v prípade možností 8A a 8B bude za akreditáciu zodpovedať agentúra. Náklady na jej zamestnancov boli odhadnuté rádovo na 150 000 EUR/FTE. Preto v tomto prípade bude hospodárske zaťaženie okolo **300 000 EUR/rok**.

Akreditačné návštevy si však vyžadujú aj výkony kontrolovaných orgánov. Predpokladá sa, v priemere, že zamestnajú 1 koordinátora na každých 5 dní návštevy (= 37,5 pracovnej hodiny). Vynásobením 37,5 frekvenciou 0,55 dostaneme 20 pracovných hodín za rok, ktoré musí zabezpečiť každý posudzujúci orgán. Aj akreditované (alebo po akreditácii sledované) orgány budú však musieť vyplňať dotazníky a vypracúvať informácie. Preto sa predpokladá, že v priemere spotrebujú dvakrát toľko času = 40 pracovných hodín/rok na získanie a zachovanie akreditácie pre oblasť letísk. Pri 15 posudzujúcich orgánoch v pôsobnosti to spolu predstavuje:

- $40 \text{ hodín} \times 15 \text{ posudzujúcich orgánov} = \text{okolo } 600 \text{ pracovných hodín/rok}$;
- t. j. asi 0,5 FTE
- alebo za predpokladu, že priemerné náklady práce v posudzujúcom orgáne sú rovnaké ako na úrade, pri všetkých 15 dotknutých orgánoch budú odhadované celkové náklady okolo 69 300 EUR/rok.

Z uvedeného vyplýva, že náklady na akreditáciu posudzujúcich orgánov pre oblasť letísk možno odhadnúť, ako je uvedené v tabuľke 53:

Parameter	Za agentúru	Spolu za 15 príslušných úradov	za 15 posudzujúcich orgánov	SÚČET
Možnosť 8A alebo 8B = akreditácia agentúrou				
FTE	2	0	0,5	2,5
tis. EUR 2006	300	0	69	369
Možnosť 8B = akreditácia príslušnými úradmi				
FTE	0	2	0,5	2,5
tis. EUR 2006	0	277	69	346

Tabuľka 53: Odhadované náklady na akreditáciu posudzujúcich orgánov

Náklady na akreditáciu posudzujúcich orgánov sú preto rádovo 350 tis. EUR/rok, ale možnosť 8C (t. j. akreditácia príslušnými úradmi) môže byť asi o 6 % lacnejšia.

2.9.4.2 Certifikácia letísk

Odhadované základné náklady na certifikáciu letísk boli odhadnuté v odseku 2.6.4.2, konkrétne v prípade možnosti 3B (t. j. 3000 letísk v pôsobnosti právnych predpisov EÚ, ale 700 veľkých letísk už podlieha certifikácii):

- 165 FTE a 22 869 tis. EUR/rok (2006) pri úradoch,
- 52 FTE a 7207 tis. EUR pri prevádzkovateľoch letísk.

Uvedené údaje boli odvodené za predpokladu 120 pracovných hodín, ktoré potrebuje úrad na certifikáciu jednoduchého letiska a súčasne 38 hodín výkonov prevádzkovateľa letiska. Počet potrebných pracovných hodín (na certifikáciu alebo ročný dohľad) sa na veľkých letiskách odhaduje na trojnásobok: t. j. 360 hodín úradu a 114 hodín prevádzkovateľa. Treba si všimnúť, že 360 hodín/letisko × 700 letísk je 252 000 hodín, ktoré sa rovnajú asi 200 FTE: t. j. nevelmi odlišné od údajov uvedených v odseku 2.3.3.3.

Východiskovú úroveň, voči ktorej sa bude počítať hospodársky účinok poverenia posudzujúcich orgánov, potom možno zhrnúť do tabuľky 54.

Parameter	Úrady	Prevádzkovatelia letísk	SÚČET
Možnosť 8A = Jednoduchšie letiská, na požiadanie			
Pracovných hodín/menšie letisko	120	38	158
Pracovné hodiny × 690 menších letísk	82 800	26 220	109 020
FTE	66	21	87
tis. EUR 2006	9 148	2 911	12 059
Možnosť 8B = Všetky letiská, na požiadanie			
Pracovných hodín/väčšie letisko	360	114	474
Pracovné hodiny × 210 väčších letísk	75 600	23 940	99 540
FTE	60	19	79
tis. EUR 2006	8 316	2 633	10 949
Pracovných hodín/menšie letisko	120	38	158
Pracovné hodiny × 690 menších letísk	82 800	26 220	109 020
FTE	66	21	87
tis. EUR 2006	9 148	2 911	12 059
SÚČET	17 464	5 544	23 008
Možnosť 8C = jednoduchšie letiská, vždy			
Pracovných hodín/menšie letisko	120	38	158
Pracovné hodiny × 2300 menších letísk	276 000	87 400	363 400
FTE	219	69	288
tis. EUR 2006	30 353	9 563	39 917

Tabuľka 54: Východiskové náklady na certifikáciu letísk

Predpokladá sa teda, že potrebné výkony prevádzkovateľov letísk sa nezmenia, pretože v záujme „otvorenia nového trhu“ budú musieť posudzujúce orgány ponúkať ceny asi o 10 % nižšie od poplatkov, ktoré za certifikáciu uplatňujú príslušné úrady. Preto činnosť posudzujúcich orgánov pravdepodobne povedie k týmto úsporám:

- okolo 942 tis. EUR/rok (t. j. 10 % z 9148) v prípade možnosti 8A,
- okolo 1 750 tis. EUR/rok (t. j. 10 % z 17 464) v prípade možnosti 8B,
- okolo 3 035 tis. EUR/rok (t. j. 10 % z 30 353) v prípade možnosti 8C.

2.9.4.3 Zhrnutie hospodárskych účinkov

Na základe záverov dosiahnutých v predchádzajúcich pododsekoch 2.9.4.1 a 2.9.4.2 možno zostaviť nasledovnú súhrnnú tabuľku 55, v ktorej sú porovnané hospodárske účinky troch možností týkajúcich sa úloh posudzujúcich orgánov.

Odhadované náklady na reguláciu posudzujúcich orgánov	V tisícoch EUR/rok (2006)		
	8A	8B	8C
Úloha posudzujúcich orgánov	Jednoduchšie letiská, na požiadanie	Všetky letiská, na požiadanie	Jednoduchšie letiská, vždy
Akreditácia posudzujúcich orgánov	369	369	346
System manažmentu u všetkých prevádzkovateľov veľkých letísk	0	0	0
Poverenie posudzujúcich orgánov	-942	-1 750	-3 035
SÚČET	-573	-1 381	-2 689

Tabuľka 55: Prehľad hospodárskych účinkov poverenia posudzujúcich orgánov

Odhaduje sa, že pri každej možnosti bude poverenie posudzujúcich orgánov viesť k určitým úsporám. Tie však sú menšie v prípade možnosti 8A, kým pri možnosti 8B môžu dosiahnuť 1 – 1,5 mil. EUR/rok a až dvakrát toľko pri možnosti 8C.

Uvedené odhady možno previesť na hodnotenie, ktoré je v tabuľke 56.

Ukazovatele výsledkov hospodárskych účinkov poverenia posudzujúcich orgánov	Hodnotenie možností		
	8A	8B	8C
Úloha posudzujúcich orgánov	Jednoduchšie letiská, na požiadanie	Všetky letiská, na požiadanie	Jednoduchšie letiská, vždy
Akreditácia posudzujúcich orgánov	-2	-2	-1
System manažmentu u všetkých prevádzkovateľov veľkých letísk	0	0	0
Poverenie posudzujúcich orgánov	1	2	3
SÚČET	-1	0	2
VAŽENÝ SÚČET (hodnotenie × 2 pre hosp. účinok)	-2	0	4

Tabuľka 56: Hodnotenie hospodárskych účinkov poverenia posudzujúcich orgánov

2.9.5 Environmentálne účinky

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

2.9.6 Sociálny dosah

Pokiaľ ide o sociálny dosah, poverenie posudzujúcich orgánov môže v nich vytvoriť nové pracovné príležitosti, a tak nahradiť v príslušných úradoch pracovné miesta súvisiace s certifikáciou letísk a prevádzkovateľov. V odseku 2.9.4.2 sa odhadovalo, že v prípade možnosti 8A by mohli úrady zamestnávať na certifikáciu dotknutých letísk asi 37 FTE. Za predpokladu zvýšenia produktivity asi o 5 % vďaka posudzujúcim orgánom by bolo možné tieto pracovné miesta nahradiť 35 (t. j. 95 % z 37) FTE v uvedených orgánoch.

Podobne pri možnosti 8B by bolo možné 97 (t. j. 60 + 37) pracovných miest v úradoch nahradiť (95 %), t. j. 92 miest v posudzujúcich orgánoch. Pri možnosti 8C by mohlo 124 FTE v úradoch nahradiť (95 %) 118 pracovných miest v posudzujúcich orgánoch.

Okrem toho sa odhaduje, že budú potrebné 2 FTE auditorov akreditujúcich posudzujúce orgány. Pri možnostiach 8A a 8B sa tým vytvoria dve nové pracovné miesta v agentúre. Pri možnosti 8C sa tento výkon rozdelí medzi 15 úradov: $2/15 = 0,13$ ďalšieho FTE v každom úrade. Tento počet je však taký nízky, že sa predpokladá jeho zabezpečenie viacerými organizačnými opatreniami bez vytvárania nového pracovného miesta.

Rovnako súčet 0,5 FTE delený 15 posudzujúcimi orgánmi (t. j. 0,03 FTE) je taký zanedbateľný, že nevytvára žiadne ďalšie pracovné miesto.

Pri žiadnej možnosti sa neuvažuje s ovplyvnením pracovných príležitostí u prevádzkovateľov letísk.

Počet ovplyvnených pracovných príležitostí je zhrnutý v tabuľke 57.

Pracovné miesta	Agentúra	Úrady	Posudzujúce orgány	SÚČET
Možnosť 8A = Jednoduchšie letiská, na požiadanie				
Akreditácia posudzujúcich orgánov	2	0	0	2
Certifikácia letísk	0	-37	35	-2
SÚČET	2	-37	35	0
Možnosť 8B = Všetky letiská, na požiadanie				
Akreditácia posudzujúcich orgánov	2	0	0	2
Certifikácia letísk	0	-97	92	-5
SÚČET	2	-97	92	-3
Možnosť 8C = jednoduchšie letiská, vždy				
Akreditácia posudzujúcich orgánov	0	0	0	0
Certifikácia letísk	0	-124	118	-6
SÚČET	0	-124	118	-6

Tabuľka 57: Vplyv posudzujúcich orgánov na pracovné miesta

Možnosť 8A by pritom mohla presunúť určité pracovné miesta z príslušných úradov (46 v tomto prípade, s pasívnou rolou) do posudzujúcich orgánov, bez ohľadu na štátne hranice v rámci štátov EÚ 27 + 4. Znamenalo by to mierne pozitívny sociálny dosah na rozvoj vnútorného trhu bez toho, aby sa vytvorili nové alebo zanikli jestvujúce pracovné miesta.

Aj možnosť 8B prispeje k rozvoju vnútorného trhu, ale počet ovplyvnených pracovníkov je väčší ako pri možnosti 8A. Ešte viac pracovníkov, pri miernom znížení počtu pracovných miest, ovplyvní možnosť 8C.

Sociálny dosah jednotlivých možností je na záver zhrnutý v tabuľke 58.

Ukazovatele výsledkov sociálneho dosahu poverenia posudzujúcich orgánov	Hodnotenie možností		
	8A	8B	8C
Úloha posudzujúcich orgánov	Jednoduchšie letiská, na požiadanie	Všetky letiská, na požiadanie	Jednoduchšie letiská, vždy
Systém manažmentu u všetkých prevádzkovateľov veľkých letísk	0	0	0
Rozvoj vnútorného trhu (t. j. zjednocovanie)	1	1	1
Zamestnanci agentúry na tvorbu predpisov, kontrolu dodržiavania noriem a analýzu bezpečnosti	1	1	0
Zamestnanci príslušných úradov na certifikáciu a dozor	-1	-2	-3
Poverenie posudzujúcich orgánov	1	2	3
SÚČET	2	2	1
VÁŽENÝ SÚČET (hodnotenie × 2 pre sociálny dosah)	4	4	2

Tabuľka 58: Hodnotenie sociálneho dosahu poverenia posudzujúcich orgánov

2.9.7 Vplyv na iné letecké požiadavky mimo súčasnej pôsobnosti EASA

Každá z posudzovaných možností bude mať mierne pozitívny vplyv na harmonizáciu leteckých právnych predpisov s „novým prístupom“.

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 zostaviť túto maticu pre MCA:

Vážené hodnotenie možností pre posudzujúce orgány		8A	8B	8C
Účinok	Váha	Len jednoduché letiská na požiadanie	Všetky letiská na požiadanie	Len jednoduché letiská, ale vždy
bezpečnostný	3	3	-9	-3
hospodársky	2	-2	0	4
environmentálny	3	0	0	0
sociálny	2	4	4	2
na iné predpisy	1	1	1	1
VÁŽENÝ SÚČET		6	-4	4

Tabuľka 59: Multikriteriálna analýza posudzujúcich orgánov

Vidieť z nej, že možnosť 8B má zjavne negatívny účinok. Z ostatných dvoch je hodnotenie možnosti 8A lepšie ako možnosti 8C.

Možnosť 8A prevyšuje 8C najmä z hľadiska bezpečnosti a zo sociálneho hľadiska, hoci bude viesť k menším hospodárskym úsporám (pri možnosti 8A zanedbateľným a pri možnosti 8C v rozsahu 2,5 mil. EUR/rok).

Preto agentúra do svojho stanoviska zaradila možnosť 8A (t. j. posudzujúce orgány poverené na požiadanie certifikovať jednoduchšie letiská a prevádzkovateľov).

2.10 Analýza vplyvu zamestnancov záchranných a hasičských služieb (RFFS)

2.10.1 Alternatívne možnosti

Alternatívne možnosti odbornej prípravy, kvalifikácie, odbornej a zdravotnej spôsobilosti zamestnancov RFFS boli identifikované v odseku 2.5.2 takto:

- 2A): Zamestnanci RFFS sú regulovaní všeobecne a nie osobitne pre letectvo.
- 2B): Ako 2A plus program osobitnej leteckej spôsobilosti a zdravotné požiadavky.
- 2C): Zamestnanci RFFS sú regulovaní aj spoločnými predpismi letectva v správe príslušných úradov, najmä pokiaľ ide o zdravotnú spôsobilosť.

2.10.2 Cieľová skupina a počet dotknutých subjektov

Dotknutí budú všetci prevádzkovatelia (t. j. okolo 1750) z 3000 letísk v pôsobnosti navrhovaných právnych predpisov EÚ, všetky príslušné úrady alebo posudzujúce orgány. Pre agentúru nie je naplánovaná žiadna úloha v súvislosti s riadením ľudských zdrojov alebo dohľadom nad nimi.

V súčasnosti však nie sú stanovené žiadne požiadavky ICAO ani EÚ na počet zamestnancov RFFS. Preto nie je možné v súvislosti s ich počtom predložiť žiadne spoľahlivé odhady.

2.10.3 Vplyv na bezpečnosť

Letecké prostredie je veľmi osobitné, tak pokiaľ ide o usporiadanie letiska, ako aj samotné lietadlá. V núdzových situáciách by sa v skutočnosti mali vozidlá RFFS presúvať veľmi rýchlo, bezpečne a mali by okamžite nájsť na letisku svoj správny smer. Následne by mali čeliť požiaru vrátane špeciálnych leteckých materiálov, alebo otvoriť trupy lietadiel, alebo do nich vniknúť. Na takéto úlohy by mal byť personál RFFS riadne (a opakovane) školený okrem svojej základnej odbornej prípravy členov hasičského zboru. Možnosť 2A nie je v súlade s týmito potrebami, kým 2B a 2C sú. Navyše možnosť 2A bude krokom späť v porovnaní so súčasnou situáciou, v ktorej viaceré štáty skutočne uverejnili požiadavky na personál RFFS zamestnávaný na letiskách.

Prijatie spoločných predpisov týkajúcich sa RFFS na úrovni EÚ 27 + 4 pre zamestnancov RFFS a príslušných služieb pri využití možností 2B a 2C priaznivo ovplyvní aj bezpečnosť vďaka spoločným pravidlám, ktoré by v tejto veci mohli prispieť aj k úprave prílohy 14. Možnosťou 2A tento prínos nemožno dosiahnuť.

Vplyv troch posudzovaných možností na bezpečnosť je možné prehľadne zhrnúť do tabuľky 60.

Ukazovatele výsledkov vplyvu nariadenia o zamestnancoch RFFS na bezpečnosť	Hodnotenie možností		
	2A	2B	2C
	Žiadne požiadavky letectva	Letecké požiadavky	Úradné licencovanie zamestnancov RFFS
Prijatie spoločných vykonávacích predpisov	0	1	1

Úprava prílohy 14 ICAO	0	1	1
Programy kvalifikácie pre zamestnancov letiska	-3	3	3
SÚČET	-3	5	5
VÁŽENÝ SÚČET (hodnotenie × 3 pre bezpečnosť)	-9	15	15

Tabuľka 60: Vplyv možností týkajúcich sa zamestnancov RFFS na bezpečnosť

Z tabuľky 60 vidieť, že možnosť 2A nespĺňa potreby bezpečnosti, kým možnosti 2B a 2C to dosahujú rovnakou mierou.

2.10.4 Hospodársky účinok

Pri nedostatku odhadnutého počtu dotknutých zamestnancov RFFS možno použiť len kvalitatívny prístup na posúdenie hospodárskeho účinku troch posudzovaných možností.

Preto sa predpokladá, že možnosť 2A nepovedie k žiadnemu zvýšeniu nákladov (hodnotenie = 0, t. j. neutrálne).

Na druhej strane možnosť 2B môže mať obmedzený účinok len v niekoľkých prípadoch, v ktorých sa dnes neuplatňujú špecifické požiadavky letectva na zamestnancov RFFS (hodnotenie = -1).

Napokon možnosť 2C bude mať najvýznamnejší nepriaznivý hospodársky účinok, pretože na jej realizáciu bude nevyhnutne potrebná ďalšia administratívna práca v príslušných úradoch (hodnotenie = -2).

V súlade s metodikou predstavenou v odseku 2.1.2, po vynásobení všetkých troch uvedených hodnotení „váhou“ 2 dostaneme nasledujúce „vážené“ hodnotenia:

- možnosť 2A (t. j. žiadne letecké požiadavky): „vážené“ hodnotenie 0,
- možnosť 2B (t. j. letecké požiadavky na zodpovednosť prevádzkovateľa letiska): „vážené“ hodnotenie -2,
- možnosť 2C (t. j. letecké požiadavky na zodpovednosť príslušného úradu vrátane licencovania zamestnancov RFFS): „vážené“ hodnotenie -4.

2.10.5 Environmentálne účinky

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

2.10.6 Sociálny dosah

Pri licencií, ktorú vydal úrad, je výrazne vyššie riziko nezamestnanosti odvodené zo straty (dokonca aj dočasnej) odbornej alebo zdravotnej spôsobilosti. Preto je možnosť 2C hodnotená z hľadiska sociálneho dosahu veľmi negatívne (hodnotenie $-3 \times$ „váha“ 2 = -6).

Možnosť 2A (t. j. žiadne špecifické letecké požiadavky) sa považuje z hľadiska sociálneho dosahu za neutrálnu (hodnotenie = 0).

Napokon možnosť 2B bude mať pravdepodobne významný priaznivý sociálny dosah, pretože zvyšuje kvalitu odbornej náplne práce a súčasne vytvára určitý počet pracovných hodín na odbornú prípravu a praktický výcvik (hodnotenie $2 \times$ „váha“ 2 = 4).

2.10.7 Vplyv na iné letecké požiadavky mimo súčasnej pôsobnosti EASA

Žiadna z posudzovaných možností nebude mať vplyv na iné letecké požiadavky mimo pôsobnosti EASA.

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 je možné zostaviť túto maticu pre MCA:

Vážené hodnotenie možností pre zamestnancov RFFS		2A	2B	2C
Účinok	Váha	Žiadne požiadavky letectva	Letecké požiadavky	Úradné licencovanie zamestnancov RFFS
bezpečnostný	3	-9	15	15
hospodársky	2	0	-2	-4
na globálnu interoperabilitu	1	-3	3	1
environmentálny	3	0	0	0
sociálny	2	0	4	-6
na iné letecké predpisy	1	0	0	0
VÁŽENÝ SÚČET		-12	20	6

Tabuľka 61: Multikriteriálna analýza zamestnancov RFFS

Vidieť z nej, že možnosť 2A má zjavne vysoko negatívny účinok. Z ostatných dvoch je hodnotenie možnosti 2B asi trojnásobne lepšie ako 2C.

Možnosť 2B prevyšuje možnosť 2C najmä v sociálnom dosahu a v oblasti globalnej interoperability.

Preto agentúra do svojho stanoviska zaradila možnosť 2B (t. j. osobitné odborné a zdravotné požiadavky na zamestnancov RFFS, za ktoré zodpovedá prevádzkovateľ letiska).

3. Závery

Po zhodnotení účinkov každej posudzovanej možnosti so zreteľom na konkrétne ciele navrhovanej stratégie v oblasti bezpečnosti, hospodárskych účinkov, globálnej interoperability, environmentálneho a sociálneho dosahu, ako aj vo vzťahu k iným politikám (napr. „nového prístupu“ alebo „jednotného európskeho neba“), agentúra navrhuje vo svojom stanovisku tieto vybrané možnosti:

- Možnosť 3B (referenčný odsek 2.6), týkajúcu sa pôsobnosti právnych predpisov EÚ o bezpečnosti a interoperabilite letísk (t. j. aby všetky verejné letiská podliehali spoločným predpisom EÚ), pretože v oblasti bezpečnosti dosiahla dvakrát lepšie výsledky ako alternatívne možnosti, pretože je najlacnejšia a pretože by pri nej prevádzkovatelia letísk a poskytovatelia pozemných služieb mohli v súkromnom sektore vytvoriť významný počet nových kvalifikovaných pracovných miest.
- Možnosť 4C (referenčný odsek 2.7), týkajúcu sa regulácie letiskových zariadení (t. j. osobitných predpisov alebo ETSO a certifikácie vzorov letiskových zariadení, keď je to potrebné z bezpečnostných dôvodov, predpisov pre súvisiace projekčné a výrobné organizácie, vyhlásenia o zhode vyrobeného zariadenia podpísaného výrobcom, realizácie na letisku, prevádzky alebo používania a údržby v rámci zodpovednosti prevádzkovateľa letiska, overovaných počas procesu certifikácie letiska: t. j. žiadne samostatné vyhlásenie o overovaní), pretože dosiahla oveľa lepšie hodnotenie z hľadiska bezpečnosti než možnosť 4A, pretože vybraná možnosť 4C by mohla položiť základy pre lepší environmentálny manažment na letiskách a pretože by mohla zlepšiť kvalitu aj kvantitu pracovných príležitostí v organizáciách, ktoré projektujú a vyrábajú letiskové zariadenia, a je zároveň lacnejšia než možnosť 4B.
- Možnosť 7C (referenčný odsek 2.8), týkajúcu sa procesu certifikácie prevádzkovateľov letísk (t. j. možnosti alternatívne požiadať o vydanie „jediného“ osvedčenia prevádzkovateľa letiska na úrovni spoločnosti prevádzkovateľom, ktorí riadia viacero letísk a zriadili centrálnu funkciu riadenia bezpečnosti, kvality a vnútorného auditu), pretože dosiahla dvakrát lepšie hodnotenie ako alternatívna možnosť 7B, najmä zo sociálneho hľadiska, lebo nevedie k zníženiu počtu pracovných miest a nenúti prevádzkovateľa letiska reorganizovať firmu. Navyše možnosť 7C bude mať aj pozitívny hospodársky účinok (t. j. povedie k určitým úsporám).
- Možnosť 8A (referenčný odsek 2.9), týkajúcu sa úlohy posudzujúcich orgánov (t. j. poverenia posudzujúcich orgánov akreditovaných agentúrou, aby certifikovali menej komplexné letiská a ich prevádzkovateľov, ale ponechávali v takom prípade na žiadateľovi, aby podľa vlastnej vôle poslal svoju žiadosť buď príslušnému leteckému úradu, alebo posudzujúcemu orgánu), pretože dosiahla aspoň dvakrát lepšie hodnotenie ako alternatívne možnosti a najmä preto, že možnosť 8A prevýšila alternatívnu možnosť 8C z bezpečnostných a sociálnych hľadísk, lebo hoci minimálne, predsa len vedie k hospodárskym úsporám.
- Možnosť 2B (referenčný odsek 2.10), týkajúcu sa zamestnancov RFFS (t. j. stanovenia osobitných leteckých požiadaviek na ich odbornú a zdravotnú spôsobilosť, za ktorej preukázanie zodpovedá prevádzkovateľ letiska), pretože okrem pozitívneho hodnotenia z hľadiska bezpečnosti dosiahla vo všeobecnosti trikrát lepšie hodnotenie než alternatívna možnosť 2C. Možnosť 2B prevyšuje možnosť 2C najmä v sociálnom dosahu a v oblasti globálnej interoperability.

Uvedené návrhy sú tiež v súlade so stanoviskami viacerých úradov/orgánov administratívy aj priemyslu vyjadrenými počas rozsiahlych konzultácií (referenčný odsek 2.2.2) a najmä v 3010 pripomienkach k NPA 06/2006 a 103 reakciách na súvisiaci CRD.

Kombinácia piatich vybraných možností, ktoré sú zahrnuté v stanovisku agentúry, by mohla viesť k účinku zhrnutému v tabuľke 62.

Účinok		Vybrané možnosti					SÚČET	
		Pôsobnosť právnych predpisov EÚ	Letiskové zariadenia	Certifikačný proces	Posudz. orgány	Zamestnanci RFFS		
		3B	4C	7C	8A	2B		
návrhu	Jednotka	3000 verejných letísk	Overenie súčast' certifikácie	Dobrovoľné jediné osvedčenie	Zjedno d. na žiadosť	Požiadavky letectva		
bezpečnostný	Vážené hodnotenie	57	12	0	3	15	87	
hospodár - stky	Agentúra	tis. EUR/rok	2 850	0	0	300	0	3 150
	SÚČET	tis. EUR/rok	30 181	0	-8 693	-573	Neodhadnuté	20 915
environmentálny	Vážené hodnotenie	0	3	0	0	0	3	
sociálny	Agentúra	Pracovné miesta	19	0	0	2	Neodhadnuté	21
	Úrady		107	0	-3	-37		67
	Medzisúčet verej. sektor		126	0	-3	-35		88
	Posudzujúce orgány		0	0	0	35		35
	Prevádzkovatelia letísk		159	0	-60	0		99
	Poskytovatelia poz. obsluhy		245	0	0	0		245
	Navrhovanie a výroba letiskových zariadení		0	0	0	0		0
	Medzisúčet súkr. sektor		404	0	-60	35		379
	SÚČET		530	0	-63	0		467
Na ostatné požiadavky	Vážené hodnotenie	0	0	2	1	0	3	

Tabuľka 62: Prehľad účinkov návrhu agentúry

Žiadna z vybraných piatich možností nemala negatívny vplyv na bezpečnosť. Naopak, štyri z nich (t. j. 3B, 4C, 8A a 2B) mali oproti príslušným alternatívam najlepšie bezpečnostné hodnotenie. Jedinou výnimkou je možnosť 7C („jediné“ osvedčenie), pretože v tomto mali všetky posudzované možnosti neutrálny vplyv na bezpečnosť.

Náklady súvisiace s rozšírením pôsobnosti agentúry na reguláciu bezpečnosti a interoperability letísk boli odhadnuté v predbežnom hodnotení vplyvu v roku 2005 priemerne na 4,4 až 6,5 mil. EUR ročne (v r. 2005) (len mzdové a režijné náklady agentúry, bez uváženia nákladov zainteresovaných strán, ale aj za ATM a letiská). V tomto RIA agentúra odhadla zvýšenie svojich priamych nákladov na 3 150 tis. EUR/rok, čo je približne 50 % uvedeného predbežného odhadu: to neprekvapuje, pretože toto RIA posudzuje iba letiská a nie aj ATM/ANS. Služby Komisie znovu prepočítali tieto náklady v roku 2006 na asi 7,5 mil. EUR/rok (nielen vrátane priamych nákladov agentúry, ale aj všetkých zúčastnených strán s 1500 letiskami v pôsobnosti legislatívy EÚ). V tomto RIA sa celková suma odhaduje na takmer 21 mil. EUR/rok (t. j. okolo 3 mil. EUR na zvýšené ročné náklady agentúry + zvyšok na náklady ostatných zainteresovaných), čo stále potvrdzuje primeranosť hĺbky analýzy. Je však potrebné pripomenúť, že (referenčný odsek 2.3.1.9) odhadované náklady leteckých nehôd a incidentov zapríčinené faktormi letiska (infraštruktúrou, zariadeniami, prevádzkou) v EÚ 27 + 4 boli okolo 1 164 000 tis. EUR/rok (r. 2006), t. j. 125-násobne vyššie. Teda, ak by návrh agentúry dosiahol len 2 % kvantitatívny prínos bezpečnosti (t. j. 23 280 tis. EUR/rok), bolo by to rádovo v rovnakej výške ako odhadované celkové náklady navrhovanej stratégie.

Navyše, navrhovaná stratégia položí základy aj pre možný environmentálny prínos v budúcnosti.

V sociálnej oblasti by okrem príspevku k rozvoju vnútorného trhu a pracovnej mobility mohla navrhovaná stratégia vytvoriť okolo 530 nových pracovných miest v EÚ 27 + 4, z toho 21 v agentúre, 67 v príslušných úradoch a zvyšok v súkromnom sektore.

Navrhovaná stratégia by mohla tiež prispieť nielen k lepšiemu zosúladieniu nariadenia o bezpečnosti a interoperabilite letísk so základným nariadením 1592/2002 o EASA, ale aj s „novým prístupom“ a s „jednotným európskym nebom“.

Na základe tohto RIA sa teda rozšírenie pôsobnosti EASA na bezpečnosť a interoperabilitu letísk považuje za odôvodnené, najmä so zreteľom na bezpečnostné, sociálne a hospodárske prínosy. Preto sa odporúča začať všetky potrebné činnosti, ktorých cieľom je dosiahnuť, aby Európska komisia v roku 2008 predložila legislatívny návrh na spolurozhodovacie konanie.