

**POSOUZENÍ DOPADU PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ**

**PŘI ROZŠÍŘENÍ PŮSOBNOSTI ZÁKLADNÍHO NAŘÍZENÍ EASA  
NA REGULACI BEZPEČNOSTI A INTEROPERABILITY LETIŠŤ**

# OBSAH

<b>SEZNAM ZKRATEK.....</b>	<b>5</b>
<b>SHRNUTÍ.....</b>	<b>7</b>
<b>1. ÚVOD A OBLAST PŮSOBNOSTI .....</b>	<b>11</b>
1.1 VÝVOJ PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ EU V OBLASTI BEZPEČNOSTI LETECKÉ DOPRAVY .....	11
1.2 ZÁMĚR TOHOTO POSOUZENÍ DOPADU PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ .....	13
1.3 ITERATIVNÍ POSTUP PŘI POSUZOVÁNÍ DOPADU .....	13
1.3.1 „Zlepšování právních předpisů“ .....	14
1.3.2 Určení problému.....	14
1.3.3 Předběžné posouzení dopadu právních předpisů .....	14
1.3.4 Hodnocení administrativních nákladů.....	15
1.3.5 Předkládané posouzení dopadu právních předpisů .....	17
1.3.6 Konečné posouzení dopadu.....	17
<b>2. POSOUZENÍ DOPADU PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ.....</b>	<b>18</b>
2.1 PŘÍSTUP K POSUZOVÁNÍ DOPADU PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ.....	18
2.1.1 Kvalitativní a kvantitativní hodnocení .....	18
2.1.2 Metodika hodnocení.....	18
2.2 ORGANIZACE PROCESU.....	19
2.2.1 Meziútvarová řídicí skupina.....	19
2.2.2 Konzultování zainteresovaných stran.....	20
2.3 ANALÝZA PROBLÉMU .....	23
2.3.1 Úroveň bezpečnosti na letištích EU .....	23
2.3.1.1 Definice .....	23
2.3.1.2 Zaměření studie .....	24
2.3.1.3 Fáze letu .....	24
2.3.1.4 Kategorie událostí .....	25
2.3.1.5 Nehody se smrtelnými následky na letištích .....	28
2.3.1.6 Vůdčí události .....	29
2.3.1.7 Typy událostí během parkování nebo pojíždění .....	31
2.3.1.8 Události s podílem vzletové/přistávací dráhy .....	32
2.3.1.9. Letadla a vrtulníky do 2250 kg .....	33
2.3.1.10. Souhrn analýzy bezpečnosti letišť .....	34
2.3.2 Regulační rámec .....	34
2.3.2.1 Globální regulační rámec: ICAO .....	34
2.3.2.2 Tvorba předpisů a normalizace v Evropě.....	35
2.3.2.3 Rozdrobenost regulačního rámce .....	37
2.3.3 Organizace a procesy na vnitrostátní úrovni .....	38
2.3.3.1 Oddělení bezpečnostního dohledu .....	38
2.3.3.2 Provozní funkce vykonávané veřejnými orgány .....	38
2.3.3.3 Současná opatření pro dohled nad bezpečností letišť .....	40
2.3.4 Závěry a odůvodnění zásahu EU.....	42
2.4 CÍLE A UKAZATELE .....	42
2.4.1 Cíle .....	42

2.4.2	Obecné cíle .....	43
2.4.3	Specifické cíle .....	43
2.4.4	Operativní cíle .....	44
2.4.5	Ukazatele .....	44
2.5	EXISTUJÍCÍ MOŽNOSTI .....	47
2.5.1	Možnosti předběžného posouzení dopadu právních předpisů .....	47
2.5.2	Možnosti zvažované v předkládaném posouzení dopadu právních předpisů .....	48
2.6	ANALÝZA DOPADŮ ROZSAHU SPOLEČNÝCH PŘEDPISŮ EU .....	51
2.6.1	Alternativní možnosti .....	51
2.6.2	Cílová skupina a počet dotčených subjektů .....	51
2.6.2.1	Letiště .....	51
2.6.2.2	Provozovatelé letišť .....	55
2.6.2.3	Poskytovatelé pozemních odbavovacích služeb na letištích .....	56
2.6.2.4	Příslušné orgány .....	57
2.6.2.5	Souhrn dotčených subjektů .....	58
2.6.3	Dopady na bezpečnost .....	58
2.6.4	Hospodářské důsledky .....	60
2.6.4.1	Normalizační kontroly prováděné agenturou .....	60
2.6.4.2	Certifikace letišť .....	62
2.6.4.3	Systém řízení bezpečnost a jakosti .....	65
2.6.4.4	Náklady škod vzniklých během poježdění a stání .....	68
2.6.4.5	Společné předpisy .....	68
2.6.4.6	Systém způsobilosti letištního personálu .....	69
2.6.4.7	Technické předpisy ve specifikacích Společenství .....	70
2.6.4.8	Souhrn hospodářských dopadů .....	70
2.6.5	Vliv na životní prostředí .....	71
2.6.6	Sociální dopady .....	71
2.6.7	Vliv na další požadavky v oblasti letectví mimo současnou působnost EASA .....	73
2.6.8	Multikriteriální analýza (MCA) a doporučovaná možnost .....	73
2.7	ANALÝZA DOPADŮ PŘEDPISŮ A PROVÁDĚCÍCH NÁSTROJŮ V OBLASTI LETIŠTNÍCH ZAŘÍZENÍ .....	74
2.7.1	Alternativní možnosti .....	74
2.7.2	Cílová skupina a počet dotčených subjektů .....	75
2.7.2.1	Příslušné orgány .....	75
2.7.2.2	Letiště .....	75
2.7.2.3	Provozovatelé letišť .....	75
2.7.2.4	Poskytovatelé letištních odbavovacích služeb .....	76
2.7.2.5	Organizace konstruující nebo vyrábějící letištní zařízení .....	77
2.7.2.6	Organizace zajišťující údržbu letištních zařízení .....	78
2.7.2.7	Souhrn dotčených subjektů .....	78
2.7.3	Bezpečnostní dopady .....	79
2.7.4	Hospodářské důsledky .....	80
2.7.5	Vlivy na životní prostředí .....	83
2.7.6	Sociální dopady .....	83
2.7.7	Vliv na další požadavky v oblasti letectví mimo současnou působnost EASA .....	83
2.7.8	Multikriteriální analýza (MCA) a doporučovaná možnost .....	83
2.8	ANALÝZA DOPADŮ CERTIFIKAČNÍHO PROCESU .....	84
2.8.1	Alternativní možnosti .....	84
2.8.2	Cílová skupina a počet dotčených subjektů .....	84

2.8.2.1	Provozovatelé letišť .....	84
2.8.2.2	Příslušné orgány .....	85
2.8.2.3	Souhrn dotčených subjektů .....	86
2.8.3	Bezpečnostní dopady .....	86
2.8.4	Hospodářské důsledky .....	86
2.8.4.1	Provozovatelé letišť .....	86
2.8.4.2	Příslušné orgány .....	87
2.8.4.3	Souhrn hospodářských důsledků .....	88
2.8.5	Vliv na životní prostředí .....	89
2.8.6	Sociální dopady .....	89
2.8.7	Vliv na další požadavky v oblasti letectví mimo současnou působnost EASA .....	89
2.8.8	Multikriteriální analýza (MCA) a doporučovaná možnost .....	89
2.9	ANALÝZA DOPADŮ ZMOCNĚNÍ HODNOTÍCÍCH ORGÁNŮ .....	90
2.9.1	Alternativní možnosti .....	90
2.9.2	Cílová skupina a počet dotčených subjektů .....	90
2.9.2.1	Provozovatelé letišť a poskytovatelé odbavovacích služeb .....	90
2.9.2.2	Příslušné orgány .....	91
2.9.2.3	Hodnotící orgány .....	92
2.9.2.4	Souhrn dotčených subjektů .....	92
2.9.3	Bezpečnostní dopady .....	93
2.9.4	Hospodářské důsledky .....	94
2.9.4.1	Akreditace hodnotících orgánů .....	94
2.9.4.2	Certifikace letišť .....	95
2.9.4.3	Souhrn hospodářských důsledků .....	97
2.9.5	Vliv na životní prostředí .....	97
2.9.6	Sociální dopady .....	97
2.9.7	Vliv na další požadavky v oblasti letectví mimo současnou působnost EASA .....	99
2.9.8	Multikriteriální analýza (MCA) a doporučovaná možnost .....	99
2.10	ANALÝZA VLIVŮ NA PRACOVNÍKY ZÁCHRANNÝCH A HASIČSKÝCH SLOŽEK .....	100
2.10.1	Alternativní možnosti .....	100
2.10.2	Cílová skupina a počet dotčených subjektů .....	100
2.10.3	Bezpečnostní dopady .....	101
2.10.4	Hospodářské důsledky .....	101
2.10.5	Vliv na životní prostředí .....	102
2.10.6	Sociální dopady .....	102
2.10.7	Vliv na další požadavky v oblasti letectví mimo současnou působnost EASA .....	102
2.10.8	Multikriteriální analýza (MCA) a doporučovaná možnost .....	102
<b>3.</b>	<b>ZÁVĚRY .....</b>	<b>104</b>

## Seznam zkratek

AEA	Association of European Airlines (Sdružení evropských leteckých společností)
AIB	Accident Investigation Body (orgán pro vyšetřování nehod)
AIP	Aeronautical Information Publication (letecká informační příručka)
AIS	Aeronautical Information Service (letecká informační služba)
AMC	Acceptable Means of Compliance (přijatelné prostředky prokazování shody)
ANS	Air Navigation Services (letové navigační služby)
ANSP	Air Navigation Service Provider (poskytovatel letových navigačních služeb)
ATM	Air Traffic Management (řízení letového provozu)
ATS	Air Traffic Services (letové provozní služby)
CFIT	Controlled Flight Into Terrain (řízený let do terénu)
CRD	Comment Response Document (dokument komentářů a odpovědí)
CS	Certification Specification (certifikační specifikace)
DOA	Design Organisation Approval (oprávnění organizace k projektování)
EASA	European Aviation Safety Agency (Evropská agentura pro bezpečnost letectví)
EC	European Commission (Evropská komise)
ECAC	European Civil Aviation Conference (Evropská konference civilního letectví)
ERs	Essential Requirements (základní požadavky)
ESARR	EUROCONTROL Safety Regulatory requirements (Bezpečnostní předpisy Evropské organizace pro bezpečnost leteckého provozu EUROCONTROL)
ESO	European Standard Organisations (Evropské standardizační organizace)
ETSO	European Technical Standard Order (Evropský technický normalizační příkaz)
EU	European Union (Evropská unie)
FAA	Federal Aviation Administration (Federální úřad pro letectví)
FSF	Flight Safety Foundation (Nadace pro leteckou bezpečnost)
FTE	Full Time Equivalent (ekvivalent plného pracovního úvazku)
GAP	Ground Accident Prevention programme (Program prevence pozemních nehod)
GASR	Group of Aerodrome Safety Regulators (Skupina regulačních orgánů pro bezpečnost letišť)
IATA	International Air Transport Association (Mezinárodní sdružení leteckých dopravců)
ICAO	International Civil Aviation Organisation (Mezinárodní organizace pro civilní letectví)
ICB	Industry Consultation Body (poradní orgán odvětví)

IFR	Instrument Flight Rules (pravidla letu podle přístrojů)
ILS	Instrument Landing System (systém přistávání podle přístrojů)
IRs	Implementing Rules (prováděcí pravidla)
IS-SG	Inter-Service Steering Group (meziútvarová řídicí skupina)
JAA	Joint Aviation Authorities (Sdružené letecké úřady)
JAR	Joint Aviation Requirements (společné letecké požadavky)
MS	Member State (členský stát)
MTOM	Maximum Take Off Mass (maximální vzletová hmotnost)
NAA	National (or Civil) Aviation Authority (vnitrostátní letecký úřad / úřad civilního letectví)
NPA	Notice for Proposed Amendment (oznámení o navrhované změně)
NPV	Net Present Value (čistá současná hodnota)
OPS	Operations (operace)
POA	Production Organisation Approval (oprávnění organizace k výrobě)
QMS	Quality Management System (systém řízení jakosti)
RFFS	Rescue & Fire Fighting Services (záchranné a hasičské složky)
RIA	Regulatory Impact Assessment (posouzení dopadu právních předpisů)
SAFA	Safety of Foreign Aircraft (bezpečnost zahraničních letadel)
SARPs	Standards And Recommended Practices (normy a doporučené postupy)
SES	Single European Sky (jednotné evropské nebe)
SESAR	Single European Sky ATM Research (jednotné evropské nebe, výzkum v oblasti řízení letového provozu)
SMS	Safety Management System (systém řízení bezpečnosti)

## Shrnutí

Účelem tohoto posouzení dopadu právních předpisů (RIA) je z evropského hlediska posoudit možné důsledky rozšíření základního nařízení EASA č. 1592/2002 na bezpečnost a interoperabilitu letišť.

Toto posouzení vychází z předběžného vyhodnocení provedeného v roce 2005 z iniciativy útvarů Komise a z odhadu administrativních nákladů provedeného útvaru Komise v roce 2006. Toto posouzení dopadu právních předpisů provedla agentura za použití metodiky schválené výkonným ředitelem agentury, a to podle bodů 3.4 a 5.3 postupu při tvorbě pravidel agentury, schváleného její správní radou.

Toto posouzení dopadu právních předpisů předkládá pouze odhad podstatných (a nikoli administrativních) nákladů. Mimoto jsou v něm uvedeny jen shrnutí informací týkajících se stanovisek zainteresovaných stran, neboť těmi se podrobně zabývá dokument CRD 06/2006, který agentura zveřejnila dne 5. května 2007.

Toto posouzení dopadu právních předpisů, jež je podpůrným podkladem stanoviska agentury v této záležitosti, vychází z následujících skutečností:

- Náklady spojené s leteckými nehodami a incidenty, k nimž dochází na letištích nebo v jejich blízkosti a jež jsou zapříčiněny faktory letiště, se za rok 2006 na území EU 27 + 4 odhadují na 1164 milionů EUR ročně.
- V posledních letech zaznamenala ECAC ročně kolem 400 nehod, k nimž došlo během vzletu nebo přistání letadel o hmotnosti nižší než 2250 kg, která často používají menší letiště otevřená pro veřejné využívání.
- Globální regulační rámec ICAO nepostačuje k tomu, aby občanům Evropské unie zajistil takovou úroveň ochrany, jakou očekávají.
- Evropský regulační rámec pro bezpečnost letectví je příliš rozdroben.
- Oddělení regulačních funkcí od letištního provozu není ve všech státech (EU 27 + 4) naprosto zřejmé.
- Souběžná tvorba předpisů v 27 + 4 státech vede k tomu, že zdroje nejsou využívány racionálně.

K řešení těchto problémů v rámci všeobecných politik EU byly stanoveny všeobecné, specifické a provozní cíle. V tomto posouzení dopadu jsou použity výsledkové ukazatele odpovídající specifickým cílům.

S ohledem na otázky uvedené v dokumentu NPA 06/2006 bylo určeno a podrobně posouzeno pět problémových okruhů, z nichž každý sestává ze tří různých možností, a to:

- u otázky č. 2 týkající se pracovníků záchranných a hasičských složek: možnost 2A (žádné zvláštní předpisy pro pracovníky záchranných a hasičských složek v letecké dopravě), možnost 2B (systém požadavků na odbornou a zdravotní způsobilost, za který odpovídá provozovatel letiště) a možnost 2C (udělování licencí pracovníkům záchranných a hasičských složek příslušným orgánem),
- u otázky č. 3 týkající se působnosti budoucích právních předpisů EU: možnost 3A (pouze ta letiště, jež slouží obchodní letecké dopravě), možnost 3B (všechna letiště otevřená pro veřejné využívání) a možnost 3C (všechna letiště – i ta, která pro veřejné využívání otevřena nejsou),
- u otázek č. 4 a 9 týkajících se letištních zařízení: možnost 4A (žádné zvláštní předpisy na úrovni EU pro letištní zařízení), možnost 4B (společné předpisy EU pro

„nestandardní“ zařízení a jejich konstrukci a výrobu a dále prohlášení o ověření vystavené provozovatelem letiště) a možnost 4C (společné předpisy EU pro „nestandardní“ zařízení a jejich konstrukci a výrobu, přičemž ověření stávajícího zařízení by bylo nedílnou součástí procesu certifikace letiště),

- u otázky č. 7 týkající se certifikačního procesu: možnost 7A (certifikace jak letiště, tak jeho řízení v každé lokalitě zvlášť), možnost 7B (u všech subjektů provozujících více letišť povinné jedno společné osvědčení provozovatele letiště) a možnost 7C (jedno osvědčení provozovatele letiště v případech, kdy je o ně požádáno),
- u otázky č. 8 týkající se úlohy hodnotících orgánů: možnost 8A (akreditované hodnotící orgány s pravomocí certifikovat na základě žádosti menší letiště nebo provozovatele), možnost 8B (akreditované hodnotící orgány s pravomocí certifikovat na základě žádosti kterékoli letiště nebo provozovatele; to se týká i letišť sloužících k pravidelné obchodní letecké dopravě podle přístrojů (IFR)) a možnost 8C (pravomoc certifikovat jednodušší letiště nebo jejich provozovatele mají akreditované hodnotící orgány, nikoli příslušné letecké úřady).

Ve všech případech byly u každé ze tří možností posuzovány její dopady na bezpečnost, hospodářství, životního prostředí, její sociální dopady a vazby na jiné předpisy. Následně pak byly tyto možnosti porovnány za použití bezrozměrného „váženého bodového hodnocení“ metodami multikriteriální analýzy.

Na základě posouzení jednotlivých zvažovaných možností s ohledem na konkrétní cíle navrhované politiky navrhuje agentura ve svém stanovisku tyto vybrané možnosti:

- Možnost 3B, pokud jde o oblast působnosti právních předpisů EU týkajících se bezpečnosti a interoperability letišť (tj. společné předpisy EU se budou vztahovat na všechna letiště otevřená pro veřejné využívání), protože z hlediska bezpečnosti získala dvakrát lepší bodové hodnocení než ostatní dvě možnosti, je méně nákladná a v soukromém sektoru, u provozovatelů letišť a u poskytovatelů pozemních odbavovacích služeb, může vést ke vzniku významného počtu pracovních míst.
- Možnost 4C, pokud jde o regulaci letištních zařízení (tj. zvláštní předpisy a/nebo evropské technické normalizační příkazy ETSO, pokud jsou z důvodů bezpečnosti zapotřebí; opatření týkající se příslušných konstrukčních a výrobních organizací; prohlášení o shodě vyráběných zařízení vystavované výrobcem; provádění na místě, provoz nebo používání a údržba provozovatelem letiště ověřené v rámci procesu certifikace letiště, tedy bez samostatného prohlášení o ověření na místě), má mnohem vyšší bodové hodnocení z hlediska bezpečnosti než možnost 4A, dále protože tato zvolená možnost 4C může představovat základ pro lepší řízení prostředí na letištích a zlepšit kvalitu i počet pracovních míst v organizacích projektujících, konstruujících a vyrábějících letištní zařízení a přitom je méně nákladná než možnost 4B.
- Možnost 7C, pokud jde o proces certifikace provozovatelů letišť (tj. možnost, aby si provozovatelé, kteří spravují více letišť a mají zřízenou centralizovanou funkci pro řízení bezpečnosti, řízení jakosti a vnitřní audit, zažádali o jedno hromadné osvědčení provozovatele letišť na úrovni společnosti), protože její bodové hodnocení je dvakrát vyšší než u možnosti 7B, zejména ze sociálního hlediska, a to proto, že si nebude vynucovat snižování počtu pracovních míst, ani nebude na žádném provozovateli letiště vyžadovat, aby ve své společnosti provedl reorganizaci. Mimoto bude tato možnost 7C přínosná i z hospodářského hlediska (tj. povede k určitým úsporám).
- Možnost 8A, pokud jde o úlohu hodnotících orgánů (tj. menší letiště a jejich provozovatele budou moci certifikovat hodnotící orgány akreditované agenturou, s tím, že žadatelé budou mít možnost si vybrat, zda svou žádost předloží příslušnému



leteckému úřadu nebo hodnotícímu orgánu), protože má bodové hodnocení přinejmenším dvojnásobné v porovnání s ostatními dvěma možnostmi a zejména protože oproti možnosti 8C získala i více bodů z bezpečnostních i sociálních hledisek a přitom vede k hospodářským úsporám, i když nepříliš významným.

- Možnost 2B, pokud jde o pracovníky záchranných a hasičských složek (tj. zavedení zvláštních požadavků pro oblast letecké dopravy, pokud jde o jejich odbornou a zdravotní způsobilost, přičemž za prokazování této způsobilosti nese odpovědnost provozovatel letiště), protože její bodové hodnocení je vysoké nejenom z hlediska bezpečnosti, ale je i všeobecně zhruba třikrát vyšší než u možnosti 2C. Možnost 2B je z hlediska bodového hodnocení lepší než možnost 2C zejména pokud jde o sociální dopady a o globální harmonizaci.

Výše uvedené návrhy jsou také v souladu se stanovisky řady příslušných úřadů a správních orgánů i průmyslových subjektů; tato stanoviska vyplynula z rozsáhlých porad a zejména z 3010 připomínek k dokumentu NPA 06/2006 a 103 reakcí na příslušný dokument komentářů a odpovědí.

V souhrnu lze říci, že žádná ze zvažovaných pěti možností nemá negativní vliv na bezpečnost – naopak čtyři z nich, totiž 3B, 4C, 8A a 2B, mají z hlediska bezpečnosti ve srovnání s ostatními možnostmi nejvyšší bodové hodnocení. Jedinou výjimkou je možnost 7C (jedno hromadné osvědčení), kde se všechny zvažované možnosti jeví vůči bezpečnosti jako neutrální.

Náklady spojené s rozšířením systému agentury na regulaci bezpečnosti a interoperability letišť byly v rámci předběžného posouzení dopadu v roce 2005 odhadnuty na 4,4 až 6,5 milionů EUR ročně (pouze mzdové náklady a režie v rámci agentury). V předkládaném posouzení dopadu právních předpisů odhaduje agentura přímé dodatečné náklady na 3 150 000 EUR ročně, což představuje zhruba 50 % předběžného odhadu uvedeného výše. Nejedná se o nic překvapivého, protože předběžný odhad zahrnoval také řízení letového provozu a letovou navigační službu (ATM/ANS). Útvary Komise tyto náklady v roce 2006 přehodnotily a dospěly k částce zhruba 7,5 milionů EUR za rok (spadají sem nejen přímé náklady agentury, ale také náklady všech zainteresovaných stran, kde se počítá s 1500 letišti v působnosti právních předpisů EU). V předkládaném posouzení se celková částka odhaduje na 21 milionů EUR za rok (tj. 3 miliony EUR ročně na dodatečné náklady agentury + zbytek na dodatečné náklady ostatních zainteresovaných stran), což potvrzuje, že byla analýza provedena do přiměřené hloubky. Je však třeba připomenout, že náklady, které představují letecké incidenty a nehody způsobené faktory týkajícími se letiště (infrastruktura, zařízení, provoz) činily v rámci EU 27 + 4 v roce 2006 odhadem celkem zhruba 1 164 000 000 EUR za rok, což je 125krát více. To znamená, že kdyby se díky návrhu agentury dosáhlo byť jen 2% kvantitativního zvýšení bezpečnosti (tj. úspory 23 280 000 EUR ročně), byla by tato částka stejného řádu jako celkové náklady navrhované politiky.

Mimoto položí navrhovaná politika základy případnému budoucímu přínosu k ochraně životního prostředí.

Pokud jde o sociální hledisko, navrhovaná politika nejenže přispěje k rozvoji vnitřního trhu a k mobilitě pracovních sil, ale v rámci EU 27 + 4 by mohla vytvořit zhruba 530 nových pracovních míst, z toho 21 v agentuře, 67 v příslušných orgánech a zbytek v soukromém sektoru.

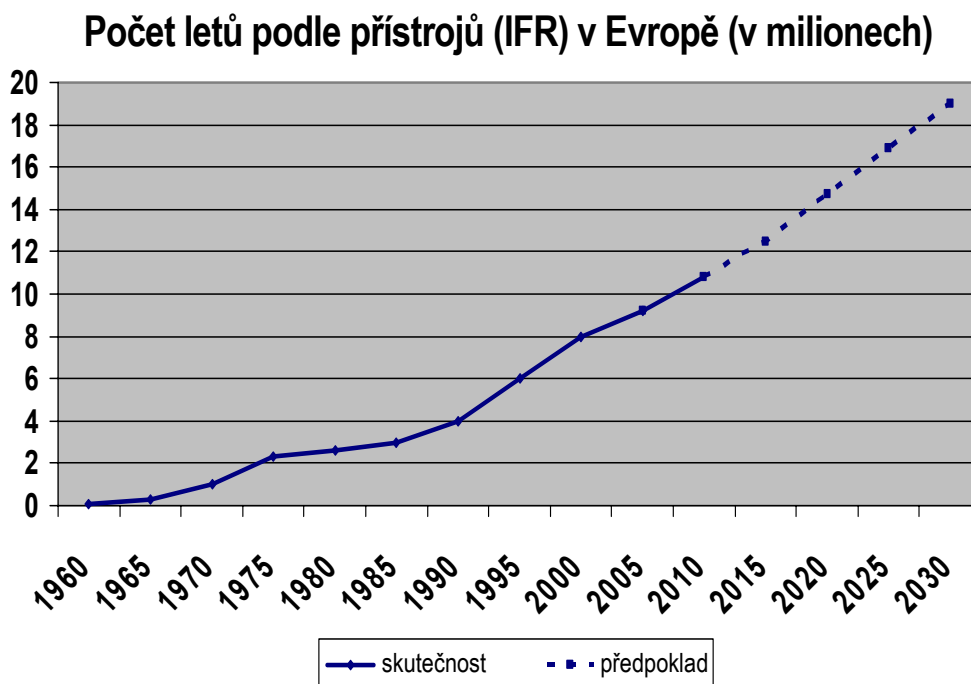
Konečně by také navrhovaná politika mohla zajistit lepší soulad regulace bezpečnosti a interoperability letišť nejenom se základním nařízením EASA č. 1592/2002, ale také s tzv. novým přístupem a koncepcí tzv. jednotného evropského nebe.

Na základě tohoto posouzení se má za to, že rozšíření systému EASA na bezpečnost a interoperabilitu letišť je odůvodněné, zejména s ohledem na bezpečnostní, sociální a hospodářské přínosy. Proto se doporučuje zahájit potřebné činnosti tak, aby Komise mohla předložit návrh právního předpisu k postupu spolurozhodování do konce roku 2007.

# 1. Úvod a oblast působnosti

## 1.1 Vývoj právních předpisů EU v oblasti bezpečnosti letecké dopravy

Od roku 1987 do roku 1992 přijal evropský zákonodárce tři po sobě jdoucí „legislativní balíčky“ k liberalizaci leteckých dopravních služeb v rámci vnitřního trhu. To vedlo k prudkému nárůstu počtu letů, ze zhruba 3 milionů ročně v polovině osmdesátých let až k současným 10 milionům. Podle dlouhodobých prognóz organizace EUROCONTROL (scénář C, tj. stálý hospodářský růst, ale také přísnější předpisy na ochranu životního prostředí) by měl nárůst dopravy pokračovat i v dalších desetiletích, jak ukazuje obrázek 1:



Pramen: Dlouhodobá prognóza organizace EUROCONTROL na léta 2006–2025

**Obrázek 1. Vývoj letecké dopravy v Evropě**

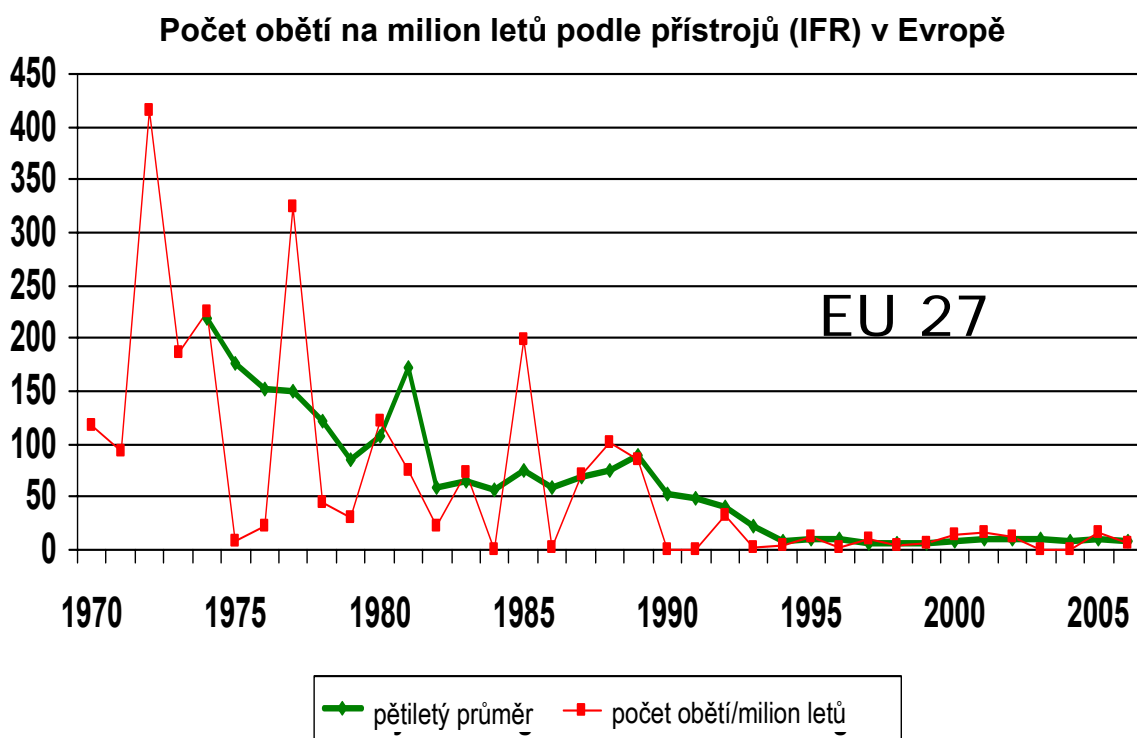
Liberalizace poskytuje občanům více přímých spojů, častější lety a nižší ceny. Ovšem pokud by se „deregulace“ rozšířila i na bezpečnostní aspekty, molo by to mít výrazný záporný dopad na ochranu životů občanů samotných. Proto zákonodárce souběžně s liberalizací trhu posílil regulaci bezpečnosti letecké dopravy na úrovni Společenství.

Hlavními mezníky na této cestě jsou:

- směrnice 91/670/EHS o vzájemném uznávání licencí pro výkon funkcí v civilním letectví,
- nařízení 91/3922/EHS o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví,
- směrnice 94/56/ES, kterou se zavádějí „nezávislé“ orgány pro vyšetřování leteckých nehod (AIB),

- základní nařízení EASA č. 1592/2002,
- směrnice 2003/42/ES o hlášení událostí v civilním letectví,
- směrnice 2004/36/ES o bezpečnosti letadel třetích zemí (SAFA),
- „baliček“ čtyř nařízeních (tj. nařízeních č. 549, 550, 551 a 552) z roku 2004 o tzv. „jednotném evropském nebi“, kterým se zavedla zásada oddělení bezpečnostních regulačních orgánů od poskytovatelů i v oblasti řízení letového provozu a letových navigačních služeb.
- nařízení č. 2111/2005 o „černé listině“.
- nařízení č. 1899/2006 týkající se obchodního leteckého provozu (tzv. EU-OPS).

Oba procesy – liberalizace trhu a přísnější bezpečnostní regulace – běží jako po souběžných kolejích. Statistické údaje ukazují, že počet úmrtí při nehodách na milion letů podle přístrojů (IFR) poklesl v Evropě ze zhruba 100 obětí na milion letů počátkem osmdesátých let na současných (tj. o 20 let později) asi 10, jak je znázorněno na obrázku 2:



**Obrázek 2. Pokles počtu obětí na milion letů**

I když s absolutní spolehlivostí lze dokonalou korelaci mezi poklesem podílu obětí a lepší regulací bezpečnosti těžko prokázat, je třeba poukázat na to, že oba souběžné procesy přinesly občanům obecně vzato významný prospěch jak z hlediska nabídky na trhu, tak z hlediska úrovně bezpečnosti.

Abychom rozpoznali případné mezery, je třeba ukázat, které oblasti letectví jsou již nyní v působnosti společných předpisů EU nebo agentury. Tyto oblasti ukazuje tabulka 1.

Oblast	V působnosti	V působnosti EASA
--------	--------------	-------------------

	<b>předpisů EU</b>	<b>platné základní nařízení</b>	<b>1. rozšíření základního nařízení<sup>1</sup></b>
Letová způsobilost	X	X	
Obchodní letecký dopravní provoz	X		X
Neobchodní letecký dopravní provoz			X
Licencování leteckých posádek			X
Bezpečnost letadel třetích zemí (SAFA)	X		
Bezpečnost provozovatelů třetích zemí			X
Černá listina	X		
<b>Letiště</b>	<b>MEZERA</b>		
Funkce řízení letového provozu (ATM) (tj. řízení toku a řízení vzdušného prostoru)	X		
Letecké dopravní služby (ATS)	X		
Liberalizované služby letecké navigace (COM, NAV, SUR, AIS)	X		
Shromažďování a analýza údajů o bezpečnosti	X		X
Nezávislé vyšetřování nehod	X		

**Tabulka 1: Oblasti bezpečnosti letecké dopravy, na které se vztahují společné předpisy EU**

Z tabulky je zřejmé, že jedinou oblastí letectví, na kterou se společné bezpečnostní předpisy dosud nevztahují, představují letiště.

V tabulce je také možno si povšimnout, že v rámci onoho výrazně nižšího počtu nehod se smrtelnými následky, ke kterým v obchodní letecké dopravě v rámci EU v uplynulém desetiletí došlo, se některé havárie s katastrofálními následky udály na letištích (např. na letišti Linate dne 8. října 2001).

### **1.2 Záměr tohoto posouzení dopadu právních předpisů**

Účelem tohoto dokumentu je analýza dopadu případných akcí Společenství v oblasti regulace bezpečnosti a interoperability letišť. Poznamenejme, že:

- při hodnocení hospodářských důsledků je brán zřetel pouze na podstatné náklady, protože náklady administrativní již posuzovaly útvary Komise,
- stanoviska / odpovědi zainteresovaných stran zde nejsou zcela dopodrobna analyzovány, protože jsou shrnuty v dokumentu komentářů a odpovědí (dokument CRD 06/2006), který agentura na svých internetových stránkách zveřejnila dne 5. května 2007. Proto jsou v tomto posouzení uvedeny pouze některé souhrnné údaje, jak vyplynuly z konzultací se zainteresovanými stranami.

### **1.3 Iterativní postup při posuzování dopadu**

<sup>1</sup> Jak se navrhuje v předloze právního předpisu ES – KOM 579 ze dne 16. listopadu 2005 a v současnosti je projednáváno v rámci postupu spolurozhodování.

### *1.3.1 „Zlepšování právních předpisů“*

Podle zásady zlepšování právních předpisů je agentura při předkládání stanoviska vždy prvořadé posouzení dopadu právních předpisů. Podle téže zásady se Komisi ukládá, aby vždy, když předkládá zákonodárci nějaký návrh, vypracovala své vlastní posouzení dopadu právních předpisů.

Po určení problému, jak je popsáno níže v pododstavci 1.3.2, byly práce zorganizovány ve snaze zredukovat duplicitu činností. Proto Komise provedla předběžné posouzení dopadu právních předpisů a odhad administrativních nákladů, zatímco agentura vypracovala předkládaný dokument.

Pro snazší orientaci jsou v následujících pododstavcích této kapitoly uvedeny souhrnné informace o pracích, které již byly provedeny, i o následných krocích postupu posuzování dopadu právních předpisů.

### *1.3.2 Určení problému*

Jak je uvedeno výše, v období od počátku sedmdesátých let přibližně do roku 1995 došlo k zásadnímu zlepšení bezpečnosti obchodní letecké dopravy – počet obětí poklesl během tohoto období ze zhruba 200 obětí na milion letů IFR na přibližně 10 obětí na milion letů IFR. Od té doby však bohužel zůstává uvedený počet, i přes významný technický pokrok, prakticky neměnný. K jeho dalšímu snížení je tedy třeba jednat nejenom na poli techniky, ale také v dalších oblastech „bezpečnostního řetězce“. Pokud jde o letiště, je třeba řešit zejména tyto základní problémy:

- Nejednotné uplatňování norem ICAO členskými státy (jakýkoli rozdíl lze oznámit; texty právních předpisů se vždy vzájemně liší a nabývají účinnosti v různé dny).
- Nejednotné uplatňování (nepovinných) doporučení ICAO.
- Nejednotné a nesynchronizované provádění zlepšovacích opatření vyhlášených evropskými mezivládními leteckými orgány (např. EUROCONTROL).
- Potřeba soustavně zvyšovat úroveň bezpečnosti (zhruba o +3 % ročně) v reakci na další trvalý nárůst letecké dopravy, který se v několika příštích desetiletích očekává.
- Potřeba uplatňovat „celkový systémový přístup“, zahrnující vzdušný i pozemní segment (tj. vnímající odletové a příletové trati s ohledem na místní překážky jakožto nedílnou součást bezpečnosti letiště na úrovni základních požadavků a současně nedílnou součást cyklu leteckého provozu) stejně jako osoby a organizace a jejich organizační oblasti styku, které jsou obzvláště významné pro bezpečnost letišť, kde různí aktéři (například provozovatel letiště a poskytovatel pozemních odbavovacích služeb) plní různé provozní úkoly.
- Rozdrobenost tvorby předpisů v oblasti letecké bezpečnosti na evropské úrovni (členské státy, Skupina regulačních orgánů pro bezpečnost letišť (GASR) apod.), která má za následek zejména plýtvání prostředky na 27 souběžných procesů provádění právních předpisů pro tvorbu předpisů, přičemž způsoby a prostředky pro konzultování zainteresovaných stran jsou různorodé.

### *1.3.3 Předběžné posouzení dopadu právních předpisů*

Předběžné posouzení dopadu provedl v roce 2005 konzultant, kterému tento úkol zadala na smluvním základě Komise. S plným zněním zprávy se lze seznámit na internetové adrese [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/traffic\\_management/studies/doc/finalized/2005\\_09\\_15\\_atm\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/studies/doc/finalized/2005_09_15_atm_en.pdf). Ze studie vyplynulo, že rozšíření systému EASA představuje skutečně tu nejlogičtější, nejefektivnější a nejúčinnější možnost. Podle názoru konzultanta by rozšíření

systému EASA vedlo k výrazným přínosům zejména na poli bezpečnosti, obzvláště v porovnání s možností „nedělat nic“.

Tento konzultant také odhadl náklady, které by si rozšíření systému EASA na bezpečnost letišť, řízení letového provozu a letové navigační služby vyžádalo, a dospěl k rozmezím:

- 4,4 až 6,5 milionů EUR ročně (v cenách roku 2005) při rozšíření systému agentury, kvantifikují-li se pouze její náklady (u ostatních zainteresovaných stran provedl konzultant pouze kvalitativní úvahy),
- 4,6 až 6,9 milionů EUR ročně při rozšíření pravomocí organizace EUROCONTROL, což bylo jednou z posuzovaných alternativních možností,
- 7,5 až 8,6 milionů EUR ročně, pokud by byla pro regulační úkoly ve zvažovaných oblastech zřízena zcela nová agentura Společenství.

Je vhodné poznamenat, že v uvedeném předběžném hodnocení se pojem „letišť“, označuje generickým výrazem „airport“, tak jako ve sdělení EK č. 578 ze dne 15. listopadu 2005, aniž by zde byl jen pokus kvantifikovat počet dotčených subjektů. V rámci předběžné studie to bylo zcela v pořádku. Agentura si povšimla, že uvedený výraz zahrnuje obvykle i terminál pro cestující<sup>2</sup>, zatímco jak ICAO v příloze 14 svého dokumentu, tak Skupina regulačních orgánů pro bezpečnost letišť používá výraz „aerodrome“, kterým se perspektiva omezuje na bezpečnost letecké dopravy, a rozhodla se od zveřejnění dokumentu NPA 14/2006 používat výraz „aerodrome“. Zainteresované strany tuto volbu podporují.

### 1.3.4 Hodnocení administrativních nákladů

Administrativní náklady, zvané též režijní nebo nepřímé náklady, jsou náklady, kterých je zapotřebí k dosažení společných cílů, přičemž je nelze snadno a konkrétně přiřadit určitému sponzorovanému projektu. Podle pokynů vydaných generálním sekretariátem Komise se odhad administrativních nákladů vypočítává tak, že se průměrné náklady požadované akce (cena) vynásobí celkovým počtem akcí provedených za rok (počet). Průměrné náklady na jednu akci se odhadují tak, že se vynásobí tarif (průměrné hodinové mzdové náklady včetně úměrného podílu režie) dobou potřebnou na jednu akci. Množství se vypočítá jako četnost akcí násobená počtem zúčastněných subjektů.

#### Základní rovnice nákladového modelu

$$\Sigma P \times Q$$

kde P je cena (z angl. price) = tarif x doba

a Q je množství (z angl. quantity) = počet zúčastněných subjektů x četnost.

Útvary Komise (GR TREN v koordinaci s ustavenou meziútvárovou řídicí skupinou pro tuto problematiku) provedly v roce 2006 určitou kalkulaci, přičemž postupovaly krok za krokem podle návodu k „odhadu administrativních nákladů, které vyžadují právní předpisy“, uvedeném v příloze 10 aktualizovaných pokynů Komise k provádění posouzení dopadu právních předpisů<sup>[3]</sup>. Tato kalkulace však zahrnovala nejenom administrativní náklady, ale i přímé nebo podstatné náklady (např. rozhodování, které bude provádět agentura, náklady na certifikaci letišť), jež si případný návrh právních předpisů vyžádá. Zvolenou možnost (tj. rozšíření pravomocí EASA na bezpečnost letišť) porovнала Komise s variantou „status quo“ (čili „nedělat nic“). Pro tento účel použila Komise při shromažďování údajů zjednodušený přístup, což je odůvodněno povahou této iniciativy (certifikace letišť je již nyní povinností podle ICAO

<sup>2</sup> Článek 2 směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství (Úř. věst. L 272, ze dne 25. 10. 1996, str. 0036-0045).

<sup>[3]</sup> Evropská komise, Pokyny pro posuzování dopadů ze dne 15. června 2005, s aktualizací ze dne 15. března 2006, Brusel, SEK (2005)791.

a státy ji většinou zavedly) a celkovými náklady odhadovanými v řádu 10 milionů EUR ročně pro celou společnost EU. Složitější mechanismus získávání údajů by byl býval nepřiměřený.

Byly použity statistické údaje dostupné z pramenů EUROSTAT nebo EUROCONTROL a dále informace z internetu (např. ze stránek organizace OAG, což je cestovní informační společnost, kterou při vypracovávání svých spojů využívají také světoví letečtí dopravci), z pracovní verze (ze srpna 2006) leteckého navigačního plánu ICAO EUR, svazek I, příloha k části III, a databáze EUROCONTROL AIS, obsahující seznam letišť sloužících pro veřejné využívání (prohlížena dne 31. srpna 2006). Další informace rovněž poskytli členové Skupiny regulačních orgánů pro bezpečnost letišť (GASR).

Na závěr provedly útvary Komise odhad celkových (administrativních plus podstatných) nákladů na rozšíření systému EASA na bezpečnost a interoperabilitu letišť, a to jak pro agenturu samou, tak pro ostatní zainteresované strany; výsledky (v eurech v cenách roku 2006) jsou uvedeny v souhrnné tabulce 2.

EUR (2006) ročně

<b>NEJHORŠÍ PŘÍPAD (1500 letišť, 2 plné úvazky pro tvorbu předpisů / stát)</b>	<b>„Nedělat nic“</b>	<b>Rozšíření úkolu EASA na regulaci bezpečnosti letišť</b>
<i>Podstatné náklady</i>	8 335 043,20	6 539 997,60
<i>Administrativní náklady</i>	1 081 908,00	925 843,20
<b>NÁKLADY CELKEM</b>	<b>9 416 951,20</b>	<b>7 465 840,80</b>
<b>Rozdíl</b>		<b>- 1 951 110</b>

**Tabulka 2: Náklady, jež si podle odhadů útvarů Komise vyžádá rozšíření systému EASA na letiště**

Jinými slovy, centralizace pravomocí v oblasti regulace bezpečnosti při EASA přinese podle názoru útvarů Komise evropským občanům díky úsporám z rozsahu a racionalizaci práce určitý mírný hospodářský prospěch, a to v hodnotě téměř 2 milionů EUR (2006) ročně.

Útvary Komise provedly také analýzu citlivosti ke zjištění hospodářské významnosti dvou hlavních parametrů určujících celkové náklady, totiž:

- počtu plných pracovních úvazků (1 plný pracovní úvazek = 1 pracovník ročně),
- počtu letišť, na která se budou navrhované právní předpisy EU vztahovat.

Útvary Komise, které prohlásily, že jejich hodnocení bude možno revidovat, až bude od agentury EASA k dispozici více informací, v té době předpokládaly, že se v agentuře bude tvorbě předpisů a normalizaci věnovat 12 pracovníků na plný úvazek, přičemž podle scénáře „nedělat nic“ by bylo i nadále pro tvorbu předpisů na úrovni států zaměstnáno v průměru 2, 4 nebo 6 pracovníků na plný úvazek. Pokud jde o počet letišť, zvažovaly se při analýze citlivosti hodnoty 500, 1000 nebo 1500. Výsledky jsou uvedeny v tabulce 3, ze které je zřejmé, že podle útvarů Komise by i v nejnákladnějším zvažovaném případě, tj. 1500 letišť podléhajících právním předpisům EU a pouhé 2 plné pracovní úvazky na stát zapojené v současnosti do tvorby předpisů, bylo rozšíření systému EASA levnější, než zachovat současnou situaci.



Počet letišť podléhajících právním předpisům	Možnost	Průměrný počet plných úvazků pro tvorbu předpisů / stát		
		2	4	6
500	nedělat nic	5,159	8,010	11,101
	rozšíření systému EASA	3,372		
1000	nedělat nic	7,288	10,139	13,230
	rozšíření systému EASA	5,524		
1500	nedělat nic	9,416	12,268	15,300
	rozšíření systému EASA	7,465		

**Tabulka 3: Analýza citlivosti provedená útvary Komise**

Odhad administrativních (a podstatných) nákladů, jak je provedly útvary Komise, vycházel ovšem z řady předpokladů. V závěrech studie bylo tehdy uvedeno, že až Komise obdrží stanovisko agentury k této záležitosti, může být zapotřebí některé z těchto předpokladů zpřesnit. Je tedy možné, že útvary Komise budou chtít své odhady přezkoumat, než předloží návrh právního předpisu.

#### 1.3.5 Předkládané posouzení dopadu právních předpisů

Předkládané posouzení dopadu právních předpisů (RIA), vycházející ze dvou studií shrnutých výše v odstavcích 1.3.3 a 1.3.4, je rozvedeno dále v kapitole 2. Za všechny další předpoklady nebo úvahy uvedené v kapitole 2 nese odpovědnost agentura. Zejména jelikož počet letišť spadajících pod výraz „aerodromes“ je vyšší než počet letišť označovaných jako „airports“ (to jsou pouze letiště, která slouží obchodní letecké dopravě), je třeba věnovat pozornost posouzení potenciálních dopadů oblasti působnosti budoucích právních předpisů.

Podobné posouzení dopadu bylo provedeno podle metodiky schválené výkonným ředitelem agentury na základě bodů 3.4 a 5.3 agenturních zásad pro tvorbu předpisů přijatých správní radou agentury.

Je třeba znovu připomenout, že na rozdíl od studie Komise, o níž pojednává bod 1.3.4, se toto posouzení dopadu zabývá pouze podstatnými náklady a nikoli náklady čistě administrativními (např. pracovní stanice pro zaměstnance, fotokopírování, vyplňování formulářů, pošta apod.).

#### 1.3.6 Konečné posouzení dopadu

Bude na útvarech Komise, aby až budou v této záležitosti navrhopat přijetí návrhu právního předpisu, shrnuly předběžné odhady, o nichž je pojednáno v oddíle 1.3.3, svůj odhad administrativních nákladů a toto posouzení dopadu právních předpisů.

## 2. Posouzení dopadu právních předpisů

### 2.1 Přístup k posuzování dopadu právních předpisů

#### 2.1.1 Kvalitativní a kvantitativní hodnocení

Při posouzení dopadu právních předpisů (RIA) se vyhodnocují všechny kladné a záporné důsledky platnosti právního předpisu, o jehož zavedení se uvažuje, nebo úpravy existujícího právního předpisu, a to s uvážením všech možností, jak dosáhnout očekávaného sociálního cíle (v tomto případě tedy efektivnější a účinnější regulace bezpečnosti letišť), přičemž se v maximální reálné míře kvantifikuje jejich vliv na všechny skupiny dotčených osob.

Hodnocení má být přiměřené předpokládaným důsledkům daného návrhu. Dopady je třeba analyzovat z různých pohledů (hledisek). Proto se v tomto posouzení dopadu právních předpisů, které se týká oblasti letectví a zejména pak letišť, zvažují zejména tyto aspekty:

- bezpečnost,
- úspornost,
- životní prostředí,
- sociální faktory,
- další letecké požadavky mimo působnost EASA.

Podrobnější charakteristiku toho, jak byly výše uvedené aspekty hodnoceny kvalitativně nebo kvantitativně, uvádí tabulka 4:

Hodnocení	DOPAD NA:					
	bezpečnost		úspornost	životní prostředí	sociální faktory	další letecké požadavky
	minulý	budoucí				
Kvantitativní	X					
Hrubé kvantitativní		X	X		X	
Kvalitativní		X	X	X	X	X

**Tabulka 4: Kvalitativní a kvantitativní posouzení dopadu právních předpisů**

Každý z těchto pěti aspektů posouzení dopadu bude dále zkoumán samostatně v odstavcích 2.6 – 2.10.

#### 2.1.2 Metodika hodnocení

Použitá metodika posuzování dopadu právních předpisů je rozdělena do šesti kroků:

- analýza problému popsaná v odstavci 2.3,
- definování cílů (obecné, specifické a operační) a ukazatelů, jak je uvedeno v odstavci 2.4,
- určení jiných možností u hlavních aspektů, jak vyplynuly z konzultací (působnost právních předpisů Společenství, regulace letištního zařízení, certifikace, úloha hodnotících orgánů a regulace pracovníků záchranných a hasičských složek) (odstavec 2.5),
- určení cílové skupiny a odhad její velikosti,

- určení a odhad dopadů všech možností u všech pěti aspektů uvedených v odstavci 2.1.1 s cílem stanovit ty nejvýznamnější z nich,
- závěrečná multikriteriální analýza (MCA).

Možné dopady jsou úzce propojeny s obecnými a specifickými cíli určenými v odstavcích 2.4.2 a 2.4.3. Jejich míra vychází ze sledovacích ukazatelů (ukazatele dopadů a výsledků) uvedených v odstavci 2.4.5. Ovšem ukazatele týkající se obecných cílů mohou být velmi významně ovlivněny jinými politikami, a proto není vhodné použít je při posuzování vlivů navrhovaného rozšíření systému EASA na letiště.

Obecné cíle tedy v první řadě pomáhají při definování specifických cílů navrhované politiky. V tomto posouzení budou použity ukazatele výsledku uvedené do souvztažnosti s těmito cíli, přičemž tyto ukazatele mohou navíc posloužit i v budoucnu pro přezkum ve střednědobém výhledu.

Provozní ukazatele uvedené v odstavci 2.4.5 se v tomto posouzení dopadu nepoužívají. Může je ovšem používat Komise při poměrování postupu navrhované iniciativy.

Potom co byly zjištěny všechny dopady jednotlivých hlavních aspektů a příslušných politik s ohledem na uvedené specifické cíle, jsou výsledky v souhrnné formě uvedeny v matici dopadů ve shrnutích v odstavcích 2.6 až 2.10. Tyto matice se získávají postupy multikriteriální analýzy (MCA), která se provádí v těchto krocích:

- Stanovení specifických cílů, které se uplatňují u všech navrhovaných alternativních možností.
- Korelace jednotlivých možností s potenciálními významnými aspekty dopadů, tak aby bylo možno jednotlivé možnosti porovnávat.
- Stanovení kritérií měření (použitím ukazatelů výsledků) – přinejmenším v kvalitativní rovině a tam, kde je to možné, i v rovině kvantitativní (zde je třeba brát v úvahu velikost cílové skupiny).
- Bodové ohodnocení toho, jak jednotlivé možnosti splňují daná kritéria, přičemž se každý dopad, ať už byl kvantitativně změřen nebo kvalitativně posouzen, hodnotí na bezrozměrné stupnici („body“), kde –3 označuje velmi nepříznivý dopad, –2 středně nepříznivý dopad, –1 mírně nepříznivý dopad, 0 neutrální dopad, až po +3 u velmi příznivého dopadu.
- Přiřazení „váh“ jednotlivým aspektům dopadů vyjadřujících jejich poměrnou důležitost: váha 3 je přiřazena bezpečnostním dopadům a dopadům na životní prostředí, váha 2 dopadům hospodářským a sociálním a váha 1 dopadům na další letecké požadavky.
- Nakonec se možnosti porovnávají sečtením příslušných vážených bodových hodnocení.

## **2.2 Organizace procesu**

### *2.2.1 Meziúvarová řídicí skupina*

Zprávu o předběžném posouzení dopadu právních předpisů, o níž je pojednáno v odstavci 1.3.3, dokončil konzultant v září 2005. Následně oznámila Komise svůj záměr postupně prosazovat záměr rozšířit systém EASA<sup>4</sup>.

Proto skupina F3 při GR TREN (letecká bezpečnost a životní prostředí) ustavila v lednu 2006 meziúvarovou řídicí skupinu (IS-SG) pro předběžné vyhodnocení / konečné posouzení dopadu rozšíření systému Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA) na letové navigační služby (ANS), řízení letového provozu (ATM) a letiště, a to s těmito úkoly:

<sup>4</sup> KOM (2005) 578 v konečném znění ze dne 15. listopadu 2005.

- přezkoumat předběžné hodnocení, které provedl smluvní zhotovitel, a posoudit, zda by se v rámci dalšího navrhovaného postupu neměly posoudit ještě další podrobnější možnosti,
- napomáhat přístupu k informacím, aby bylo možno studii dokončit,
- poskytovat podporu osobě, která bude mít hodnocení na starosti, zejména pokud jde o hodnocení rizik a odhad nákladů, až budou známy podrobnosti stanoviska EASA,
- sledovat postup prací a ověřovat výsledky,
- účastnit se zasedání,
- účastnit se kvalitativního posuzování hodnocení,
- následně šířit informace o závěrech a doporučeních.

Vedle dalších skupin GŘ TREN a agentury se činnosti uvedené meziútvarové řídicí skupiny IS-SG účastní také další útvary Komise, například SEC GEN, Service Juridique, GŘ ENTR, GŘ ENV a GŘ BUDG.

Zahajovací zasedání se konalo dne 20. března 2006, po nichž následovala pravidelná zasedání, z nichž šesté se konalo dne 21. března 2007. Pro sedmé zasedání je plánováno, že na něm EASA předloží členům IS-SG toto posouzení dopadu právních předpisů.

Až dosud poskytli členové IS-SG základní technické a hospodářské údaje hlavně za tím účelem, aby GŘ TREN mohlo vypracovat odhad administrativních nákladů, na čemž se v plné míře podíleli, a to nejenom účastí na jednáních, ale také přezkoumáním dokumentů zasílaných poštou.

Předpokládá se, že IS-SG nejenže vznesе připomínky k tomuto materiálu a následně schválí konečné posouzení dopadu, jak je zpracuje GŘ TREN, ale bude ve své činnosti pokračovat, také aby uzavřela posouzení dopadu rozšíření EASA na ATM a ANS.

### 2.2.2 Konzultování zainteresovaných stran

Do dnešního dne byly strukturované a iterativní konzultace se zainteresovanými stranami vedeny (vedle pošty a neformální výměny) cestou třinácti mechanismů, shrnutých v tabulce 5.

Č.	Odpovídá	Období konzultací	Cílová skupina	Mechanismus	Výsledky
1	ECORYS	jaro–léto 2005	více než 70 vybraných účastníků	dotazníky	vrátilo se 56 dotazníků; souhrn odpovědí ve zprávě ECORYS
2	ECORYS	jaro–léto 2005	25 hlavních účastníků	pohovory	souhrn odpovědí ve zprávě ECORYS
3	EASA	prosinec 2005	Poradní skupina příslušných vnitrostátních orgánů (AGNA)	porady ve věci ročního plánu tvorby předpisů EASA	schválen úkol BR 002
4	EASA	prosinec 2005	Poradní výbor pro bezpečnostní normy (SSCC)		schválen úkol BR 002
5	EASA	prosinec 2005	AGNA	porady k zadávacím podmínkám (ToRs) úkolu BR 002	zveřejněny ToRs
6	EASA	prosinec 2005	SSCC		zveřejněny ToRs
7	EASA	květen–říjen 2006	veřejnost přes internet	NPA 06/2006	došlo 3010 připomínek od 1850 respondentů;

					zveřejněn CRD
8	EASA	květen–červenec 2006	veřejnost přes internet	CRD 06/2006	došlo 103 reakcí od 15 účastníků; při formulování stanoviska vzaty v úvahu
9	EASA	od počátku r, 2006	příslušné letecké orgány	prezentace pro GASR WG	stálá návštěvnost a diskuse na zasedáních
10	EASA	prosinec 2006	účastníci z řad letišť	prezentace pro ACI Europe „Výměna letišť“	přednesena prezentace
11	EASA	červen 2007	účastníci z řad britských letišť	prezentace pro konferenci AOA o provozu a bezpečnosti	přednesena prezentace
12	EASA	červen 2007	účastníci z řad rakouských, německých a švýcarských letišť	prezentace pro výbor ADV pro infrastrukturu a techniku	přednesena prezentace
13	EASA	září 2007	účastníci z řad letišť	prezentace pro technický výbor ACI	přednesena prezentace

**Tabulka 5: Konzultace se zainteresovanými stranami**

Zejména výsledky jak pohovorů, tak dotazníků, které měl na starosti konzultant (tj. ECORYS) smluvně zajištěný Komisí, byly použity při vypracování a zdůvodnění analýzy různých předmětů v rámci předběžného posouzení dopadu, jako je analýza problému, posouzení dopadu a porovnání možností. V každé z hlavních kapitol zmíněné studie byly názory účastníků uvedeny v samostatném oddíle. Dále byla v příloze B zmíněného dokumentu uvedena podrobná analýza výsledků dotazníku. Účastníci byli vybráni na základě svého členství ve správní radě EASA nebo proto, že jsou významnými zainteresovanými stranami ICB (poradního orgánu odvětví), jenž zastupuje významné mezinárodní organizace. Mimoto byl také konzultován vzorek poskytovatelů letových navigačních služeb a provozovatelů letišť.

Agentura pak tak, jak jí to ukládá postup při tvorbě předpisů, dvakrát konzultovala AGNA a SSCC, ohledně zařazení úkolu BR 002 do plánu tvorby předpisů, a následně ohledně podrobných zadávacích podmínek (ToRs) k jeho provádění. Od roku 2005 také EASA vyvíjí veškeré úsilí na to, aby byla ve spojení nejenom s příslušnými orgány, ale také se všemi zainteresovanými stranami z oblasti letišť a zejména pak se sdruženími, která je zastupují. Toto trvalé úsilí přispělo k počtu i kvalitě připomínek, které byly obdrženy k dokumentu NPA 06/2006. Důležitá je skutečnost, že na 3010 evidovaných připomínkách se podílí nejenom přes 1750 jednotlivců, ale také 91 významných zainteresovaných stran z oblasti letecké dopravy, jak ukazuje tabulka 6.

<b>Orgán</b>	<b>Letiště</b>	<b>Uživatel vzdušného prostoru</b>	<b>Poskytovatel letových navigačních služeb</b>	<b>Odvětvová organizace</b>
Rakousko (Christian Marek)	Aberdeen	AEA	DFS	Airbus
Belgie	ACI Europe	AOPA Itálie	Bundeswehr ATS Office	British Helicopter Advisory Board
Dánsko	ADV (Německé sdružení letišť)	AOPA Norsko	EURO CONTROL	ECA
Česká republika	Avinor	AOPA UK		Helicopter Museum
Estonsko	BAA Central Airside Operations	APAU		IFATCA
Finsko	Bickerton's Aerodromes	Air League		International Fire Training Centre
Francie	Birmingham	Association Aerotourisme		Squirrel Helicopters
Řecko	British AOA	Association MosAiles		
Německo	Dublin	Belgian Gliding Federation		
Hessenské ministerstvo hospodářství, dopravy a rozvoje	Dutch Airport Association	British Gliding Association		
Island	Exeter & Devon	British Hang Gliding & Para Gliding Ass.		
Irsko	Finavia	British International		
Itálie	Fraport AG	Centre ULM Européen		
JAA Ops procedure group	Glasgow	Club Aero ULM Berch		
Nizozemsko	Gloucestershire	Club ULM		
Norsko	Guernsey	Danish Ultralight Flying Association		
Rumunsko	Heathrow	Deutscher Ultralightflugverband		
Slovenská republika	Humberside	ECOGAS (BBGA)		
Slovinsko	Luton	EGU		
Španělsko	Lyon	Europe Airsports		
Švédsko	Manchester	FSSLA Federation		
Švýcarsko	Nottingham E.M.	GAAC		
Spojené království	Praha	KLM		
USA (FAA)	Schiphol	Helicopter Club GB		
	Schweizer Flugplatzverain	IAOPA		
	Teuge	Popular Flying Ass.		
	UAF	Reseau Sport de l'Air		
		Swiss Aero club		
		UK Flying Farmers Association		

			UK Offshore Operators Association		
<b>SOUČET</b>	<b>24</b>	<b>27</b>	<b>30</b>	<b>3</b>	<b>7</b>
<b>CELKEM</b>					<b>91</b>

**Tabulka 6: Veřejné a soukromé organizace, které odpověděly na dokument NPA 06/2006**

Proběhla analýza všech 3010 připomínek, jak je popsáno v dokumentu CRD 06/2006 zveřejněném dne 5. května 2007. Na ten přišlo také 103 reakcí, jež byly rovněž všechny analyzovány a odpovídajícím způsobem shrnuty ve stanovisku k rozšíření systému EASA na bezpečnost a interoperabilitu letišť.

Lze tedy uzavřít, že v mezích prostředků, které byly k dispozici, měly všechny zainteresované strany řadu příležitostí k tomu, aby ve styku s agenturou vyjádřily svůj názor, a to způsobem, který byl přinejmenším v duchu příslušného postupu pro vypracovávání předpisů, ale mnohdy jeho rámec výrazně překračoval.

Konkrétně z analýzy odpovědí na dokument CRD vyplynulo, že z původních 91 organizací, které odpověděly na dokument NPA 06/2006, nebylo o správnosti procesu zcela přesvědčeno jen méně než 5 %, jak ukazuje tabulka 7.

<b>Organizace, které odpověděly na dokument NPA 06/2006</b>							
<b>příslušné orgány</b>		<b>provozovatelé letišť</b>			<b>celkem</b>		
s pochybnostmi o správnosti procesu		původních respondentů celkem		s pochybnostmi		původních respondentů celkem	
BMBVS	3	24	ADV	1	27	4	91
DGAC-FR							
ENAC							
<b>%</b>	<b>12.5</b>		<b>3.7</b>			<b>4.4</b>	

**Tabulka 7: Správnost procesu**

## **2.3 Analýza problému**

### *2.3.1 Úroveň bezpečnosti na letištích EU*

#### *2.3.1.1 Definice*

Na žádost ředitelství pro tvorbu předpisů EASA provedl útvar bezpečnostních analýz a výzkumu agentury v červenci 2007 stručnou studii leteckých nehod, ke kterým došlo na letištích nebo v jejich blízkosti. Byly použity definice leteckého incidentu a letecké nehody podle přílohy 13 dokumentu ICAO, uvedené v souhrnné formě v tabulce 8.

<b>Výňatek z definic uvedených v příloze 13 dokumentu ICAO, 9. vydání z roku 2001, včetně dodatku 11, který nabyl účinnosti dne 23. listopadu 2006</b>	
<b>Nehoda</b> (v příl. 13 jsou uvedeny také některé výjimky, které zde převzaty nejsou)	<p>Událost spojená s provozem letadla, která se stala mezi dobou, kdy kterákoliv osoba nastoupila do letadla s úmyslem vykonat let, a dobou, kdy všechny takové osoby letadlo opustily, a při které:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) byla některá osoba smrtelně nebo těžce zraněna následkem: <ul style="list-style-type: none"> <li>• své přítomnosti v letadle nebo</li> <li>• přímého kontaktu s kteroukoliv částí letadla, včetně částí oddělených, nebo</li> <li>• přímého působení proudu plynů vytvořených letadlem .</li> </ul> </li> <li>b) bylo letadlo zničeno nebo poškozeno tak, že poškození: <ul style="list-style-type: none"> <li>• nepříznivě ovlivnilo pevnost konstrukce, výkon nebo letové charakteristiky letadla a</li> <li>• vyžádá si větší opravu nebo výměnu částí,</li> </ul> </li> <li>c) je letadlo nezávěsné nebo zcela nepřístupné.</li> </ul>
<b>Incident</b>	Událost jiná než letecká nehoda spojená s provozem letadla, která ovlivňuje nebo by mohla ovlivnit bezpečnost provozu.

**Tabulka 8: Výňatek z definic uvedených v příloze 13 dokumentu ICAO**

Studie vycházela z údajů získaných z bezpečnostní databáze agentury EASA, která obsahuje celosvětové údaje o nehodách a vážných incidentech získaných od ICAO a informace o bezpečnostních událostech získané z pramenů v průmyslovém odvětví a v médiích. Pokud není v textu uvedeno jinak, byly údaje uvedené v tomto odstavci 2.3.1 získány z uvedené databáze a jejich souhrn provedl odbor pro bezpečnostní analýzy a výzkum agentury.

#### 2.3.1.2 Zaměření studie

Tato bezpečnostní studie se zaměřila na nehody, jejichž účastníky byla letadla:

- o maximální celkové vzletové hmotnosti nad 2250 kg, protože údaje o letadlech menší konstrukce ICAO neshromažďuje,
- jakékoli kategorie (tedy jak letadla s pevnými křídly, tak vrtulníky) sloužící k obchodní letecké dopravě nebo pro všeobecné letectví.

Analýza pokrývá desetileté období 1996–2005. Není v něm tedy zahrnuta například nedávná nehoda, k níž došlo dne 17. července 2007 na brazilském letišti Congonhas a která se vyžádala životy 187 osob na palubě a také 12 osob v okolní velkoměstské oblasti, protože oficiální informace o faktorech, které zapříčinily, že letadlo přejelo vlhkou příletovou dráhu, nejsou zatím k dispozici.

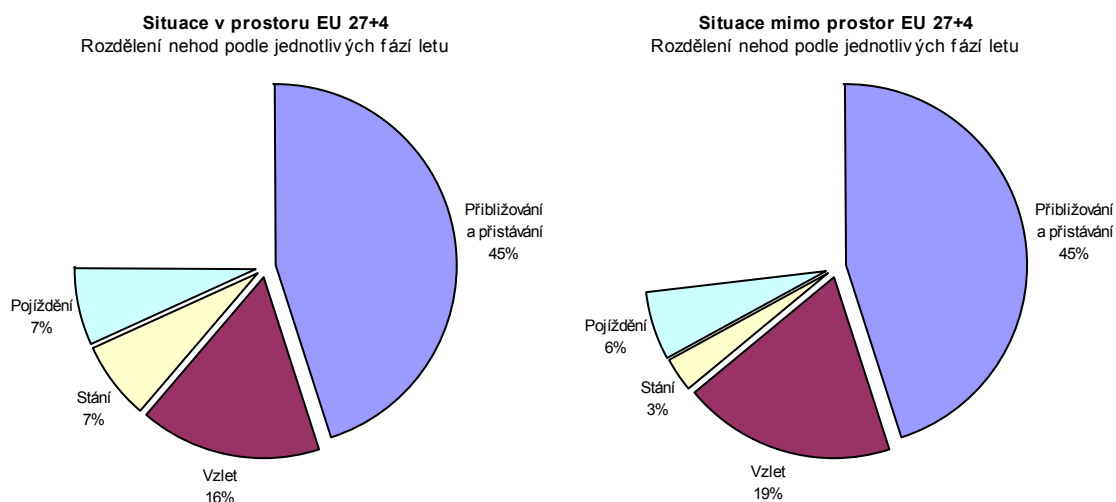
Bylo také provedeno porovnání mezi regiony, v nichž k nehodám došlo: konkrétně byla porovnána Evropa<sup>5</sup> se zbytkem světa. U některých grafů, kde nejsou všechny údaje zcela dostupné, je však rozsah upraven.

#### 2.3.1.3 Fáze letu

Jak je vidět z grafů na obrázku 3, ke zhruba 75 % všech nehod došlo v daném období na letištích nebo v jejich blízkosti. V tomto směru není mezi Evropou a zbytkem světa rozdíl (hovoříme o podílu, nikoli o absolutních číslech).

<sup>5</sup> V tomto bezpečnostním přezkumu se Evropou rozumí 27 členských států Evropské unie plus Island, Lichtenštejnsko, Norsko a Švýcarsko (EU27+4), protože tyto čtyři země jsou účastníky tzv. systému EASA. Naproti tomu ECAC zahrnuje širší oblast se 42 státy, totiž celou zeměpisnou Evropu vyjma Běloruska, Lichtenštejnska, Ruské federace s Kaliningradskou letovou informační oblastí, San Marina a mise OSN v Kosovu.





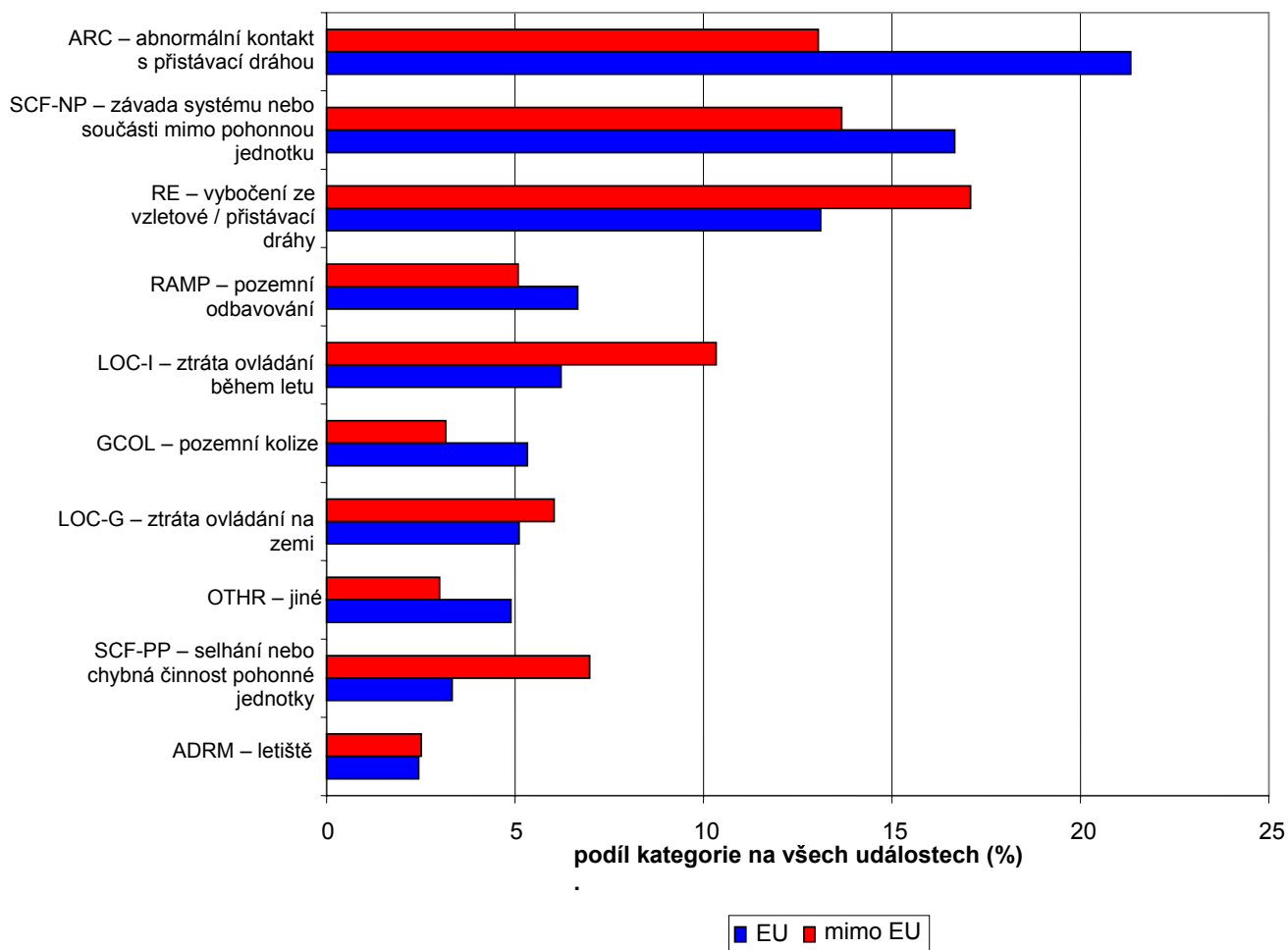
**Obrázek 3. K 75 % leteckých nehod došlo na letištích nebo v jejich blízkosti**

#### 2.3.1.4 Kategorie událostí

Kategorie událostí představují první – nejvyšší – úroveň analýzy nehod a incidentů. Jedna událost může spadat do několika kategorií. Kategorie událostí obecně charakterizují, k čemu došlo.

Kategorie nehodových událostí, k nimž dochází během vzletu, přistávání, stání a pojíždění, jsou uvedeny v grafu na obrázku 4.

### Horních 10 kategorií událostí Nehody při vzletu, přistávání, stání a pojiždění



**Obrázek 4. Horních 10 kategorií týkajících se letišť**

Z obrázku 4 je zřejmé, že tři z nejčastějších pěti kategorií v Evropě – ARC, RE, RAMP – mohou být dány do souvislosti s letišti. Taxonomie těchto kategorií je názorněji charakterizována v tabulce 9.

Zkratka	Definice
ARC	Abnormální kontakt s přistávací dráhou (Abnormal Runway Contact): Přistání je tvrdé, dlouhé, rychlé. Patří sem také přistání s dotykem zádi a koly nahoru. Jeho příčiny mohou mít (přínejmenším částečnou) souvislost s letištěm (např. nesprávné značení přistávací dráhy).
SCF-NP	Závada systému nebo součásti mimo motor (System / component failure – non engine): Sem patří nehody způsobené závadou nebo nesprávnou činností některého ze systémů letadla mimo motor. V několika málo případech se může v důsledku stavu povrchu nebo náklonu poškodit podvozek. V mimořádně vzácných případech (jakým byla například nehoda letadla Concorde dne 25. července 2000) může sérii událostí odstartovat cizí předmět na vzletové nebo přistávací dráze a důsledkem může být i katastrofální havárie.
RE	Vybočení z vzletové / přistávací dráhy (Runway Excursion): Letadlo vyjelo z dráhy na stranu nebo přešlo její konec. V mnoha případech se může na nehodě podílet letiště (např. aquaplaning, nebo deklarované vzdálenosti nevyhovují bezpečnostním normám, aby se obchodními prostředky zvýšil objem letecké přepravy).
RAMP	<b>Pozemní odbavování: Sem patří poškození letadla pozemním zařízením nebo vozidlem, spadají sem ovšem také chyby při nakládání. Tento typ nehod patří mezi nehody a incidenty definované v příloze 13.</b>
LOC-I	Ztráta ovládní během letu (Loss Of Control In flight): Letadlo se odchýlilo od určené letové trati. Do této kategorie spadají pouze případy, kdy je letadlo ovladatelné. Případy, kdy je letadlo z technických příčin neovladatelné, sem nespádají.
GCOL	Kolize letadla s předměty nebo překážkami během jeho pohybu po letišti, ovšem s výjimkou rozjezdu ke vzletu a jízdy při přistání. Nespádají sem tedy kolize v důsledku událostí na vzletové / přiletové dráze; ty nejsou mezi prvními 10 kategoriemi v pořadí četnosti nehod (četnost incidentů v důsledku událostí na dráze je uvedena níže, závažnost důsledků nesouvisí s jejich četností).
LOC-G	Ztráta ovládní na zemi (Loss of Control on Ground): Tyto nehody mohou být důsledkem závady na podvozku, stejně tak se na nich může podílet letiště; jde například o smyk na ledu, hydroplaning nebo stočení letadla ve větru.
OTHER	Všechny ostatní druhy nehod; z hlediska výskytu na letištích nebo v jejich blízkosti se jedná zejména o srážky letadel s ptáky.
SCF-PP	Selhání motorů letadel. V řídkých případech bývá příčinou nasátí cizích předmětů.
ADRM	<b>Události související se strukturou nebo fungováním letiště. Sem patří například nehody související se špatným odvodem vody z přistávací /vzletové dráhy, její nedostatečnou údržbou, špatnou vybaveností letištní plochy značením, jejímž důsledkem může být například nalétávání nebo najetí na nesprávnou dráhu, s nedostatečnou kontrolou vozidel, nedostatečným úklidem sněhu apod.</b>
<b>Poznámka:</b> Letiště a jeho provozu se přímo nebo nepřímo týkají pouze dvě tučným písmem vyznačené kategorie, tedy ADRM ad RAMP. Všechny ostatní jsou obvykle v přímém vztahu spíše s vlastním provozem letadla na letišti, ovšem pouze z analýzy konkrétní nehody nebo incidentu může vyplynout, zda se na ní (na něm) podílely i faktory týkající se letiště. Pouze na nehodách typu LOC-I (řádek se šedě stínovaným pozadím) nemá letiště nikdy žádný podíl.	

**Tabulka 9: Taxonomie kategorií nehod**

S ohledem na svou vysokou četnost v Evropě (zhruba o 50 % vyšší než ve zbytku světa) by si nehody spojené s abnormálním kontaktem se vzletovou / přistávací dráhou a s vybočením z ní

zasloužily další zkoumání. Možným vysvětlením by bylo, že je nahlašování těchto událostí v Evropě na vyšší úrovni než v ostatních částech světa. Aby se předešlo katastrofálním následkům vybočení z dráhy je v každém případě důležité vytvořit a udržovat kolem vzletových / přistávacích drah definované plochy (pásky podél dráhy a bezpečnostní plochy na jejím konci).

#### 2.3.1.5 Nehody se smrtelnými následky na letištích

V období 1996–2005 došlo ve světě celkem k 9 nehodám se smrtelnými následky spadajícím do kategorie „Letiště“ (ADRM), z toho ke dvěma v Evropě (viz tabulka 10).

EU 27+4				
rok	třída	počet obětí na životě	počet obětí na životě v letadle	počet nehod
2000	nehoda	113	109	1
2001	nehoda	118	114	1

**Tabulka 10: Nehody v Evropě, které si vyžádaly oběti na životech a na nichž se značnou měrou podílela letiště**

Níže je uveden stručný přehled zmíněných faktorů souvisejících s letištěm:

25.7.2000 – Francie (Gonesse, Lieu patte d’Oie) – Concorde

Faktory související s letištěm: **cizí odpadní předmět na vzletové dráze**, dráha nebyla náležitě uklížena.

8.10.2001 – Itálie (Milano, letiště Linate) – MD87 a Cessna Citation

Faktory související s letištěm: Jeho standard nesplňoval požadavky přílohy 14 dokumentu ICAO – **značení, osvětlení a značky buď nebyly na místě vůbec nebo byly neudržované a za špatné viditelnosti je téměř nebylo možno rozeznat. Jiné značení provozovatelé neznali. Na letišti také nebyl v provozu žádný funkční systém řízení bezpečnosti.**

Dále je v tabulce 11 uvedeno ostatních sedm nehod se smrtelnými následky, ke kterým v daném období došlo mimo Evropu a které alespoň zčásti souvisely s letištěm.

Zbytek světa				
rok	třída	počet obětí na životě	počet obětí na životě v letadle	počet nehod
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

**Tabulka 11: Nehody mimo Evropu, které si vyžádaly oběti na životech a na nichž se značnou měrou podílela letiště**

Níže je uveden stručný přehled nehod a faktorů souvisejících s letištěm:

21.12.1999 – Guatemala (město Guatemala) – DC10-30

Faktor související s letištěm: budovy poblíž přistávací dráhy (tedy **nedostatečná bezpečnostní plocha na konci přistávací dráhy**).

25.3.2000 – Angola (Huambo) – Antonov 32

Faktor související s letištěm: **špatný stav povrchu vzletové dráhy**.

31.10.2000 – Tchaj-wan (Čankajškovo letiště) – Boeing 747-400

Faktory související s letištěm: **značky neodpovídaly mezinárodním normám, na pojízděcí a přistávací dráze chyběla nebo byla nefunkční některá velmi důležitá světla**, na začátku uzavřené přistávací dráhy nebyly žádné zábrany ani značení, řízení letového provozu nemělo k dispozici pozemní radar, kterým by mohlo určit polohu letadla.

5.1.2001 – Angola (Dundo) – Boeing 727-100

Faktory související s letištěm: hrana přistávací dráhy vyvýšena nad okolní terén, **na plochu vedle přistávací dráhy byl umožněn přístup osobám, kolem letiště zřejmě nebylo žádné oplocení, přistávací dráha je tak krátká, že si od pilota vyžaduje zvláštní způsob řízení letadla (přistát na co nejkratší vzdálenosti od prahu)**.

29.6.2004 – Mosambik (Vilanculos a/p) – Beech 200 King Air

Faktory související s letištěm: kvůli **měkké půdě vzletové dráhy** nemohlo letadlo nabrat dostatečnou rychlost.

23.8.2005 – Peru – Boeing 737-200

Faktory související s letištěm: **přistávací dráha nebyla osvětlena**.

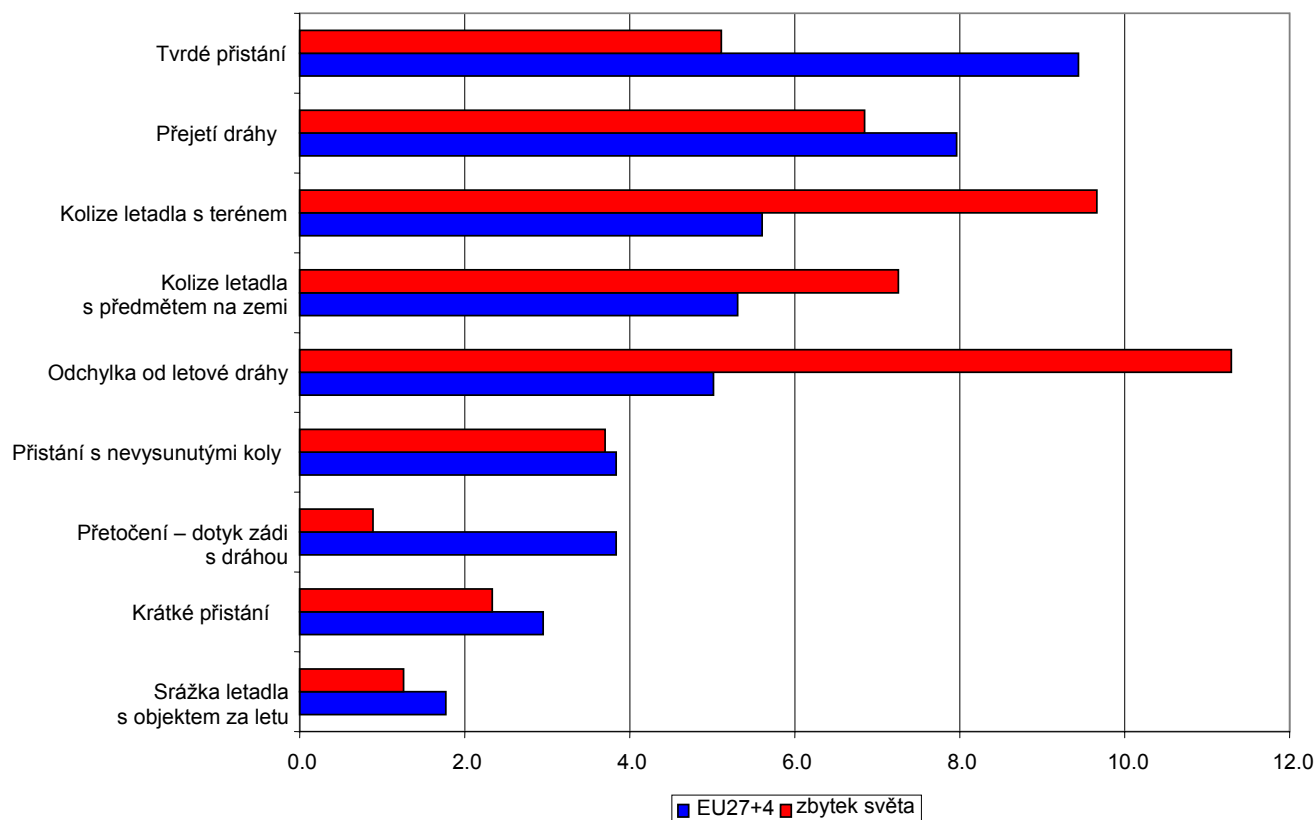
10. 12. 2005 – Nigérie – DC-9-30

K uváděným faktorům patří skutečnost, že **na letištní ploše nesvítily světla**, což mohlo pilotům narušit viditelnost přistávací dráhy. Dále přispělo i to, že letadlo narazilo do odkrytého betonového odvodňovacího zařízení, což vedlo k jeho rozlomení na části a následně k požáru.

#### *2.3.1.6 Vůdčí události*

Scénář nehody sestává z řady událostí, které vedou ke konečnému důsledku. Počet uváděných kroků závisí na tom, jak jde šetření do hloubky a jaká je povaha nehody. Pro účely analýzy je důležitá první či vůdčí událost, která celou nehodovou řadu vyvolala. Přehled hlavních vůdčích událostí u nehod spojených s přiblížovací / přistávací a vzletovou fází letu podává obrázek 5.

### Horních 9 vůdčích událostí vedoucích k nehodám během přiblížování, přistávání a vzletu



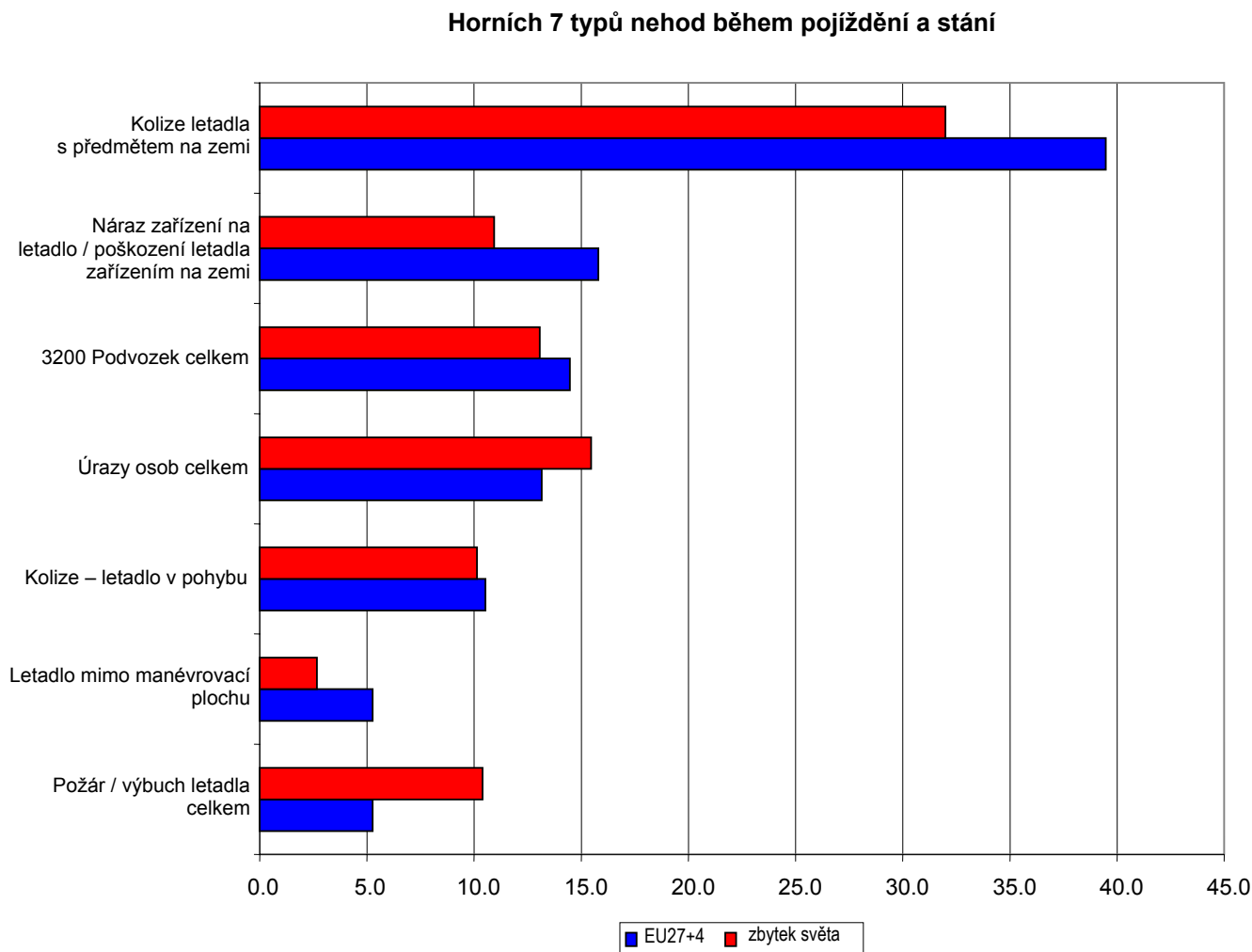
**Obrázek 5. Devět nejvýznamnějších událostí, k nimž dochází na letištích nebo v jejich blízkosti**

Z těchto údajů je zřejmé, že v Evropě je vyšší podíl nehod spojených s tvrdým přistáním, přejetím a přetočením či dotykem zadní části letadla se zemí. To je v souladu s obrázkem, který byl již získán na základě kategorizace nehod.

Současně vidíme, že v Evropě je u letadel nad 2250 kg s certifikací MTOM mnohem nižší podíl nehod se ztrátou ovládnutí letu a srážkami s terénem či překážkami. Výroční zpráva o bezpečnosti za rok 2005 zveřejněná organizací EUROCONTROL, zaměřená na řízení letového provozu (ATM) a letovou navigační službu (ANS), však události nerozlišuje podle hmotnosti letadla (která je z hlediska služby letového provozu nevýznamná). V této zprávě EUROCONTROL uvádí, že počet řízených letů do terénu (CFIT) v ECAC se ustálil na počtu zhruba 30 ročně. V mimořádně vzácných případech dochází k nehodám tohoto typu u velkých letadel přistávajících na drahách vybavených přesnou rádiovou naváděcí technikou (např. ILS) v horizontální i vertikální rovině. Je tedy třeba mít na paměti, že riziko CFIT je stále významné u přistávacích drah a malých letadel, pro něž je technika ILS cenově nedostupná nebo kde ji prostě nelze uplatňovat.

### 2.3.1.7 Typy událostí během parkování nebo pojiždění

Přehled nejčastějších událostí, k nimž dochází během stání nebo pojiždění, podává obrázek 6.



**Obrázek 6. Sedm nejčastějších událostí během pojiždění nebo stání**

Je zřejmé, že v EU 27+4 jsou nejčastějšími událostmi narušujícími bezpečnost během pojiždění nebo parkování srážky s pevnými objekty nebo pozemními zařízeními.

Tyto události si vyžadují značné náklady. Odhady, které v agentuře provedl její útvar bezpečnostních analýz a výzkumu, nezahrnují všechny tyto náklady, protože kvůli omezením v požadavcích ICAO na hlášení nebyly zvažovány všechny případy, kdy došlo ke zranění osob. Náklady, které představuje poškození letadel, jsou také významné, agentura EASA je však nemohla přímo odhadnout, protože v hlášeních o nehodě se tyto údaje neuvádějí.

Mimo údaje, které lze nalézt v databázích ICAO a EASA, jsou informace týkající se bezpečnosti letecké dopravy dostupné také na veřejných internetových stránkách. Například nezávislá mezinárodní nezisková organizace Flight Safety Foundation<sup>6</sup> (FSF – nadace pro

<sup>6</sup> [http://www.flightsafety.org/gap\\_home](http://www.flightsafety.org/gap_home)

letovou bezpečnost) zahájila v roce 2003 program prevence pozemních nehod (GAP) zaměřený na nehody na rampách nebo na pojezděcích drahách, které se ukazují jako významné. Dne 31. července 2007 byly na jejích internetových stránkách zveřejněny souhrnné informace shromážděné ve spolupráci s IATA. Podle této zprávy posoudila FSF celosvětově zhruba 27 000 bezpečnostních událostí (nehod a incidentů) během pojezdění nebo stání ročně. To je téměř jedna událost na 1 000 odletů. Jelikož v ECAC je přibližně o 10 000 odletů ročně více (tj. 10 milionů), lze přijmout odhad, že v této oblasti dochází každoročně na letištní ploše nebo při pojezdění zhruba k 10 000 nehodám nebo incidentům, což je přibližně na úrovni jedné třetiny celosvětového úhrnu.

Nadace FSF také provedla odhad nákladů věcných škod (i menší incident si může vyžádat nákladnou opravu letadla, přičemž ještě větší ztráty představuje narušení letového řádu a doba, kdy je letadlo kvůli opravě mimo provoz) celosvětově v řádu 10 000 milionů USD ročně, což odpovídá průměrným nákladům jedné nehody nebo incidentu ve výši 370 000 USD. Předpokládáme-li, že 1 EUR = 1,35 USD (v roce 2006), pak činí průměrné náklady jedné takové události kolem 270 000 EUR.

Na základě čísel FSF lze tedy odhadnout celkové roční náklady v rámci ECAC na:

$$\begin{aligned} &10\,000 \text{ nehod nebo incidentů na letištní ploše nebo během pojezdění} \times 270\,000 \text{ EUR} = \\ &= 2\,700\,000\,000 \text{ EUR} = 2700 \text{ milionů EUR (v cenách roku 2006)} \end{aligned}$$

Údaje FSF však nejsou oficiální; lze tedy předpokládat, že mohou být dokonce nadhodnocené. Proto bude EASA brát v potaz celkové roční náklady o 30 % nižší, tedy na úrovni 2700 – 30% = 1890 milionů EUR (2006) ročně.

Vezměme v úvahu, že v rámci ECAC se zhruba 75 % letů uskutečňuje na území EU 27 + 4, čili že na tuto zeměpisnou oblast připadá pouze 75 % celkových nákladů, tj. 1890 x 75 % = 1417,5 milionů EUR (2006) ročně.

Přínejmenším 80 % z tohoto čísla je možno připsat faktorům letiště (infrastruktura, zařízení nebo jakýkoli provoz včetně odbavování), protože k daným událostem dochází pouze během pojezdění nebo stání. Konečnou částku, kterou v rámci EU 27 + 4 představují náklady škod z leteckých nehod a incidentů při pojezdění nebo stání, lze tedy odhadnout zhruba na 80 % z 1417,5 = **1134 milionů EUR (2006) ročně.**

#### 2.3.1.8 Události s podílem vzletové/přistávací dráhy

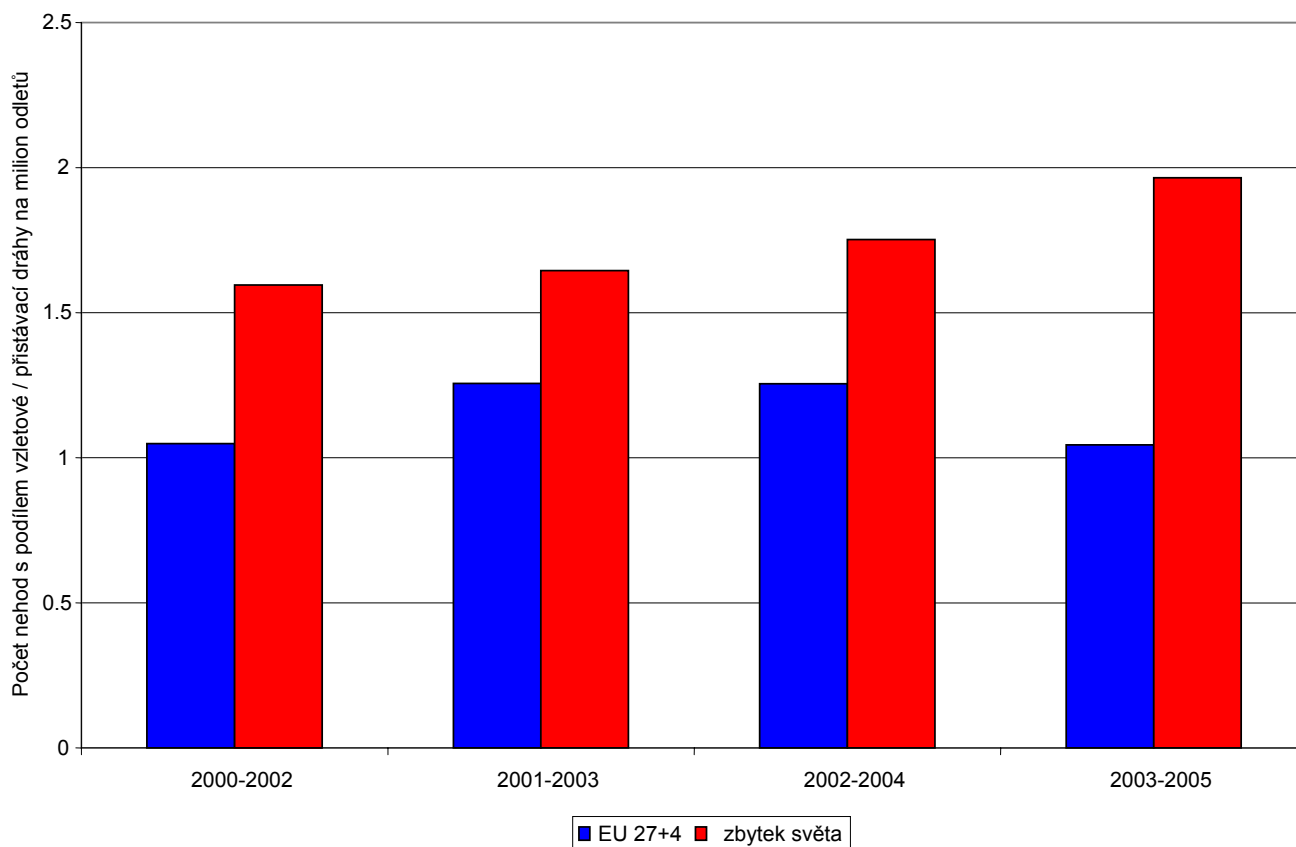
Četnost nehod (na milion odletů), ke kterým dochází během vzletové nebo přistávací fáze a na nichž se podílí vzletová resp. přistávací dráha, je znázorněna na obrázku 7. K těmto nehodám patří například nájezd na dráhu nebo vybočení z ní a srážky s překážkami na zemi. Na obrázku 7 je pro období 2000–2005 porovnán podíl nehod jak pro pravidelný, tak pro nepravidelný obchodní provoz v zeměpisné Evropě (kam kromě jiných zemí patří i Ruská federace) se zbytkem světa. Toto porovnání bylo zvoleno s ohledem na dostupnost příslušných údajů.

Klouzavý průměr za tři roky vykazuje pro Evropu jiný trend než pro zbytek světa: zatímco celosvětově podíl těchto nehod vykazuje rostoucí trend, v Evropě, zdá se, mírně klesá. Je možné, že je to důsledkem hlubšího povědomí po tragické havárii na letišti Linate (8. října 2001) a následném EAPPRI (EUROCONTROL Action Plan for Prevention of Runway Incursions – akční plán EUROCONTROL k prevenci událostí na vzletové / přistávací dráze), na podporu tohoto dojmu však neexistují žádné podložené údaje. Poznamenejme však, že jelikož v Evropě (mimo Rusko, avšak se 42 státy ECAC) probíhá ročně téměř 10 milionů letů podle přístrojů (IFR), dochází při četnosti 1 nehody na milion odletů každoročně téměř



k 10 nehodám, na nichž má svůj podíl vzletová / přistávací dráha (nemusí jít nutně o nehody s oběťmi na životech), tedy zhruba k jedné takové nehodě za měsíc; je zde tedy široký prostor pro zlepšení, zejména při perspektivě dalšího nárůstu letecké dopravy.

**Četnost nehod s podílem vzletové / přistávací dráhy**  
3-letý klouzavý průměr



**Obrázek 7. Četnost nehod, na nichž se podílí vzletová/přistávací dráha**

#### 2.3.1.9. Letadla a vrtulníky do 2250 kg

Od organizace ICAO nejsou k dispozici žádné archivované bezpečnostní údaje týkající se letadel a vrtulníků o maximální vzletové hmotnosti (MTOM) nepřevyšující 2250 kg. Naproti tomu ECAC údaje týkající se těchto lehkých letadel – a rovněž větroňů – shromažďuje a agreguje. Za tříleté období 2004–2006 z těchto údajů ECAC vyplývá, že ve 34 státech došlo ke 2034 nehodám (tj. zhruba k 680 nehodám ročně), jejichž účastníky byla malá motorová letadla nebo vrtulníky, jaká se běžně k všeobecné letecké dopravě používají na menších letištích otevřených pro veřejné využívání. Z těchto 2034 nehod jich ke 138 došlo v době, kdy letadlo stálo, ke 387 během vzletu a k 793 během přistávání. Celkem si tyto nehody vyžádaly 494 obětí na životech (zhruba 167 ročně). Je vhodné si povšimnout, že tento počet smrtelných zranění je v průměru dokonce vyšší, než kolik si jich ročně vyžádá v EU obchodní letecký provoz, ovšem jsou pro veřejnost méně nápadné, protože nehodám malých letadel nevěnují sdělovací prostředky takovou pozornost. V budoucnu se očekává, že nasazení ultralehkých tryskových letadel přinese poměrně komplexní a rychlý provoz i na menších letištích otevřených pro veřejné využívání. Pokud tento provoz zahrnuje služby aerotaxi, spadá pod obchodní letecké dopravní služby. Lze tedy shrnout, že s ohledem na výše uvedená čísla a na

očekávaný rozvoj nelze bezpečnost dopravy lehkými letadly využívajícími menší letiště zanedbávat.

#### 2.3.1.10. Souhrn analýzy bezpečnosti letišť

V období od 1. ledna 1996 do 31. prosince 2005 došlo v Evropě u letadel o certifikované maximální vzletové hmotnosti nad 2250 kg **na letištích nebo v jejich blízkosti** zhruba ke **413 nehodám**. Jen za tříleté období 2004–2006 došlo u lehčích letadel na letištích nebo v jejich blízkosti celkem ke 1318 nehodám. Nehody velkých letadel si vyžádaly přibližně **743 obětí na životech** (tj. zhruba 75 ročně), 125 vážných zranění a 242 méně závažných zranění. K většině z oněch zhruba 167 smrtelných zranění ročně, jež měly souvislost s menšími letadly, došlo také na letištích nebo v jejich blízkosti. Události, kdy došlo pouze k menším zraněním, nejsou nehodami s nahlašovací povinností a nejsou zde zahrnuty. Počet menších zranění uvedený výše se týká menších zranění, ke kterým došlo při nehodách, jež podléhají nahlašovací povinnosti.

Podle odhadů agenturního útvaru bezpečnostních analýz a výzkumu činily během období 1996–2005 samotné celkové **náklady spojené s oběťmi na životech a zraněními** řádově 1500 milionů EUR/10 let = **150 milionů EUR ročně**.

Uvědomíme-li si, že ke zhruba 75 % všech nehod dochází na letištích nebo v jejich blízkosti, je poselství jasné. Regulace by měla zahrnovat nejenom aspekty týkající se provozu letadel, ale také ostatní aspekty leteckého odvětví, včetně vzdušného provozu a řízení letišť.

Z hospodářského hlediska však nelze připsat všechny náklady smrtelných a ostatních zranění letištním faktorům, protože se na nich může podílet i řízení letového provozu nebo u letadel technické příčiny. K odhadu podílu těchto nákladů, které lze připsat příčinám spojeným s letištem, by byla zapotřebí mnohem hlubší analýza, což by ovšem nejspíše bylo v souvislosti s tímto hodnocením dopadů nepřiměřené. Na základě kvalifikovaného odhadu se tedy předpokládá, že na **příčiny spojené s letištem** připadá pouze 20 % z celkových nákladů, tedy **30 milionů EUR (2006) ročně**.

Toto číslo je třeba přičíst k částce **1134 milionů EUR ročně**, kterou představují škody vzniklé při pojíždění nebo stání, jak je odhadnuto v odstavci 2.3.1.7.

**Závěrem lze tedy konstatovat, že náklady leteckých nehod letadel o vzletové hmotnosti nad 2250 kg, jež byly způsobeny faktory spojenými s letišti (infrastruktura, zařízení, provoz) v zemích EU 27 + 4, činí odhadem kolem 1164 milionů EUR ročně v eurech roku 2006. Nesmí se ovšem zanedbávat ani počet obětí, k nimž došlo ve spojitosti s „malými“ letadly, zejména s ohledem na rozšiřující se provoz ultralehkých letadel na tryskový pohon.**

### *2.3.2 Regulační rámec*

#### 2.3.2.1 Globální regulační rámec: ICAO

Globální regulační rámec pro leteckou bezpečnost vytvořila ICAO, a to na základě úmluvy uzavřené v roce 1944 v Chicagu. Smluvními státy ICAO je všech 27 zemí EU a také Island, Norsko a Švýcarsko. Soubor předpisů, norem a doporučených postupů (ICAO SARPs) je obsažen v *přílohách* uvedené úmluvy, jejíž článek 44 stanoví, že se nesmějí provádět žádné letecké předpisy ani systémy, které nejsou ICAO standardizovány. Tato zásada je sice občas porušována, nicméně představuje základ pro dosažení globální interoperability. Je ovšem třeba poznamenat, že se zde zdůrazňuje technická a provozní interoperabilita a nikoli regulace organizací, jež se v evropských právních předpisech pro leteckou bezpečnost postupně stává věcí nejvyšší důležitosti.

Mimoto nelze ICAO považovat za skutečný „bezpečnostní regulační orgán“ leteckého systému. V základních právních předpisech EASA se bezpečnostní regulace skládá ze tří hlavních úkolů: tvorby předpisů, certifikace/dohledu/vymáhání a normalizace, a zatímco hlavní úkol ICAO je omezen na tvorbu předpisů, zbývající dva úkoly zůstávají – i přes globální program auditů (tj. USOAP) – většinou v nekoordinované pravomoci jednotlivých zemí v rámci ICAO.

Faktické provádění ICAO SARPs je tedy ponecháno na rozhodování států: každý stát může do svého právního řádu zavést normu, ale pokud mu to vyhovuje, stačí, když odlišnost „oznámí“ organizaci ICAO, přičemž u odchylek od doporučených postupů se dokonce ani žádné oznámení nevyžaduje. Veškerý regulační materiál, který ICAO vypracovala, není vlastně skutečně právně závazný, není ani jednotně vykládán ani prováděn a nelze ho ani přímo uplatňovat na právnícké ani fyzické osoby.

V rámci EU 27 + 4 vede tato skutečnost nejenom k nejednotné ochraně osob z hlediska bezpečnosti v oblasti letectví, ale také k nerovným podmínkám na vnitřním trhu.

Lze tedy říci, že i když přílohy dokumentu ICAO, včetně přílohy 14 týkající se letišť, mnohdy obsahují dobrá provozní a technická opatření, která umožnila, aby během uplynulých šesti desetiletí došlo k rozmachu civilního letectví v celosvětovém měřítku, má rámec ICAO tyto hlavní nedostatky:

- žádný předpis není právně závazný,
- předpisy často určují „co“, nikoli však „kdo“ (tj. nestanoví organizaci) ani „jak“ (např. certifikací a dohledem ze strany příslušných orgánů),
- v každém smluvním státě jsou zapotřebí souběžné procesy provádění právních předpisů, což s sebou nutně nese nehomogenitu, rozdílná časová měřítka a zbytečně dvojitou práci.

#### 2.3.2.2 Tvorba předpisů a normalizace v Evropě

Evropské státy nejsou jen účastníky ICAO, ale jsou také jednotlivě členy dalších leteckých organizací, jako je ECAC, JAA, EUROCONTROL nebo GASR.

Evropská konference civilního letectví (ECAC) sestává v současnosti ze 42 členských států, kam patří celá EU 27. Jejím cílem je soustavně podporovat bezpečný, účinný a udržitelný evropský systém letecké dopravy. ECAC vydává *usnesení, doporučení a prohlášení o politice*, jež by členské státy měly uvést v účinnost. Oproti ICAO tedy není ani tvůrcem předpisů v oblasti bezpečnosti.

JAA byla přidruženým orgánem ECAC. Byly jí přidělovány úkoly na poli tvorby předpisů a v tomto rámci vypracovala společné letecké požadavky (JARs) v oblasti projektování, konstrukce a výroby letadel, jejich provozu a údržby a licencování posádek. Ovšem podobně jako ICAO SARPs nebyly ani JARs právně závazné, pokud je státy nezačlenily do svého právního řádu. V současné době je v pokročilém stadiu převod funkcí, které dříve zajišťovala JAA, na agenturu.

Organizace EUROCONTROL (jež dnes zahrnuje 38 států včetně Černé Hory) se v současnosti věnuje zejména poskytování služeb, zajišťování centrálních funkcí, školení a výcviku, výzkumu a rovněž plánování a řízení společných programů rozvoje. Před rokem 2004 však také hrála při tvorbě předpisů úlohu podobného druhu jako ICAO a JAA (konkrétně přijala a zveřejnila bezpečnostní předpisy EUROCONTROL, označované zkratkou ESARR). Formální funkci tvůrce předpisů, tj. přijímání rozhodnutí, která by měla být pro členské státy EUROCONTROL závazná, má stálá komise EUROCONTROL, ovšem vzhledem k mezivládní

povaze této organizace neexistují žádné skutečné mechanismy, jak tyto předpisy právně vymáhat.

Potom co zákonodárce EU přijal balíček právních předpisů o tzv. jednotném evropském nebi (SES), zavázala se organizace EUROCONTROL podporovat Evropskou komisi při vypracovávání prováděcích pravidel v oblasti letových navigačních služeb a řízení letového provozu, a to na základě „mandátů“ vystavených Komisí samou.

Mimoto neměla organizace EUROCONTROL nikdy pravomoc certifikovat systémy nebo opravňovat organizace (včetně jejich systémů řízení bezpečnosti).

V roce 1996 vytvořila řada evropských států Skupinu regulačních orgánů pro bezpečnost letišť (GASR) jakožto dobrovolnou organizaci bez formální institucionální identity, jež usiluje cestou vzájemné spolupráce o harmonizaci regulace bezpečnosti letišť, zahrnující jak jejich infrastrukturu, tak jejich provoz. Cíle, právní postavení a možnosti skupiny GASR, která v současnosti sdružuje 28 členských států, jsou podobné jako u ICAO, JAA a EUROCONTROL pro oblast bezpečnostní regulace.

Lze tedy shrnout, že žádný předpis nebo požadavek ani žádnou normu přijatou a zveřejněnou některou z uvedených mezivládních organizací nelze přímo uplatňovat, pokud není provedena do vnitrostátních právních předpisů.

Mimoto neměla žádná z těchto organizací nikdy právo vydávat osvědčení nebo schválení, ani neměla pravomoc vymáhat po normalizačních inspekcích provedení nápravných opatření.

Naproti tomu EASA má podle základního nařízení 1592/2002 tři základní úkoly:

- a) vypracovávat předpisy, včetně stanovisek pro Komisi, které povedou k prováděcím pravidlům, jež lze přímo uplatňovat a které budou na území EU 27 + 4 právně závazné, aniž by bylo třeba je provádět na vnitrostátní úrovni,
- b) vystavovat osvědčení a vydávat schválení, a to buď přímo (v případech stanovených základním nařízením), nebo prostřednictvím příslušných orgánů v oblasti letectví ustavených na vnitrostátní úrovni,
- c) zajišťovat kvalitu a normalizaci kontrolami příslušných orgánů a nahlašováním Komisi, která má donucovací pravomoci.

V roce 2003 převzala agentura odpovědnost za letovou způsobilost a kompatibilitu leteckých výrobků s životním prostředím. V současnosti probíhá spolurozhodovací proces ve věci návrhu<sup>7</sup> na rozšíření jejich pravomocí na letecký provoz, letové posádky a provozovatele ze třetích zemí.

Pokud bude toto řízení ukončeno s kladným výsledkem, pak v EU 27+4:

- se bezpečnostní regulace řady oblastí letectví stane součástí právního pořádku EU (nebude tedy třeba regulaci provádět do vnitrostátních právních předpisů a výkonné úkoly budou vhodným způsobem rozděleny na ústřední, vnitrostátní a místní úroveň),
- řízení letového provozu a letové navigační služby budou i nadále regulovány v rámci jednotného evropského nebe, jehož charakteristiky však neodpovídají zcela dokonale základnímu nařízení EASA,
- avšak právní regulace bezpečnosti letišť zůstane úkolem na vnitrostátní úrovni, jakkoli bude vycházet z mezinárodních norem a požadavků vypracovaných řadou organizací (např. ICAO, GASR).

---

<sup>7</sup> KOM (2005) 579 v konečném znění ze dne 16. listopadu 2005 přijatý Evropskou Komisí.

### 2.3.2.3 Rozdrobenost regulačního rámce

Většina zainteresovaných stran, které organizace ECORYS konzultovala v rámci předběžného posouzení dopadu právních předpisů, se obecně, popřípadě částečně ztotožňovala s problémy uvedenými výše v odstavcích 2.3.2.1 a 2.3.2.2. I když ne všichni účastníci souhlasili s tím, že by předpisy ICAO neměly být závazné ve všech případech, shodli se na tom, že je zde významný prostor pro rozdíly ve výkladu a pomalé provádění vnitrostátních právních předpisů.

Související problém vyplývá ze skutečnosti, že některé předpisy ICAO (zejména v oblasti letišť) považuje řada účastníků za poměrně zastaralé, protože se zaměřují hlavně na hmotné předměty (osvětlovací tělesa, pruhy na vzletové / přistávací dráze apod.) a nezapomínají se nehmotnými záležitostmi, jako je provoz, postupy a dohled, jejichž důležitost narůstá.

Pocity zainteresovaných subjektů, jak je zaznamenala organizace ECORYS v roce 2005, sdílí i projekt SESAR, kde se v odstavci 5.2.4.1 „Přínosu 3“ (DLM-0612-001-01-00) zveřejněného v červenci 2007 uvádí, že evropské právní předpisy v oblasti civilního letectví vyžadují celoevropský rámec regulace bezpečnosti pro řízení změn, kterým by se stanovily stálé postupy a participační procesy. Na podporu rozvoje tohoto rámce a také k zajištění úspěšného provádění změn vydala organizace SESAR tři základní doporučení:

- Evropská unie a její členské státy by měly ustavit orgán pro regulaci bezpečnosti na evropské úrovni, která bude jednat také jako regulační styčná organizace pro řízení změn a bude ve styku se společným podnikem SESAR, který bude utvořen nejpozději koncem definiční fáze SESAR.
- Ustavený evropský orgán pro regulaci bezpečnosti by měl vypracovat (přezkoumat) postup při řízení změn a případně navrhnout změny evropských právních předpisů v oblasti civilního letectví a současných požadavků a uspořádání regulace bezpečnosti.
- Agentura EUROCONTROL by měla harmonizovaným způsobem vypracovat poradní materiál, který by napomohl tomu, aby řízení změn probíhalo účinně. Tento materiál by měl být v souladu se současnými evropskými právními předpisy v oblasti civilního letectví a požadavky na regulaci bezpečnosti, což zajistí shodnost.

Agentura tedy z výše uvedených doporučení organizace SESAR vyvozuje, že současná regulace je považována za rozdrobenou. Dále je zřejmé, že navrhovaný regulační orgán by měl být jedinečný a pro organizaci EUROCONTROL se s žádnou regulační úlohou nepočítá.

V témže smyslu skupina na vysoké úrovni (HLG), kterou koncem roku 2006 ustavil komisař pro dopravu p. Jacques Barrot, v doporučení č. 1 obsaženém v její závěrečné zprávě z července 2007 konstatuje, že rozdrobenost představuje při zlepšování výkonnosti evropské letecké soustavy hlavní překážku. Jelikož lze tento problém řešit pouze na evropské úrovni, doporučila skupina posílit úlohu Evropského společenství a jeho metody jako jediného prostředku, jak stanovit agendu regulace pro evropské letectví. Tím by se měl také vyloučit překryv EU s ostatními regulačními postupy, zajistit pro regulaci a poskytování služeb nezávislé struktury a zabezpečit, aby činnosti v oblasti regulace bezpečnosti probíhaly nezávisle na ostatních formách regulace (např. hospodářské nebo finanční).

Ještě důrazněji pak skupina ve svém doporučení č. 6 navrhuje zaměřit organizaci EUROCONTROL na potřebné celoevropské funkce, strukturu sítě řízení letového provozu a podporu regulace, jak požadují Evropská komise a členské státy, zatímco odpovědnost za činnosti v oblasti bezpečnostní regulace by byla převedena na EASA. Konečně ve svém doporučení č. 8 žádá skupina Komisi, aby zmocnila EASA jako jediný nástroj EU pro regulaci bezpečnosti letectví, včetně letišť a řízení letového provozu.

Na závěr lze tedy poznamenat, že problémy vyplývající ze současné rozdrobenosti rámce pro regulaci bezpečnosti a právní nedostatky mezivládního přístupu zjišťuje nejenom agentura, ale také zainteresované strany, SESAR a HLG.

### 2.3.3 Organizace a procesy na vnitrostátní úrovni

#### 2.3.3.1 Oddělení bezpečnostního dohledu

Na obrázku 8 je znázorněno 28 států, jež jsou v současnosti členy Skupiny regulačních orgánů pro bezpečnost letišť (GASR).



<sup>1</sup> Kandidátské země JAA.

<sup>2</sup> Alžírsko, Maroko a Tunis leží v AFI regionu ICAO, služby jim však poskytuje ICAO EUR/NAT.

<sup>3</sup> Na Kypru je vedle EUR akreditována i káhírská úřadovna ICAO (MID).

<sup>4</sup> Prozatímní správní mise OSN v Kosovu, další přidružený účastník ECAA.

**Obrázek 8: Členové skupiny GASR ve vztahu k dalším evropským organizacím**

Z nich patří 25 států také do EU 27 + 4, tvořící tzv. systém EASA. Ten však zahrnuje celkem 31 států. Ze 6 států<sup>8</sup>, které spadají do systému EASA, avšak nejsou členy GASR, je v jednom případě (Kypr) za řízení a provoz letišť odpovědné také ministerstvo dopravy. V době, kdy bylo toto posouzení dopadu vypracovááno, nebyly zjištěny žádné doklady nasvědčující, že je na Kypru zřízena samostatná funkce dohledu nad bezpečností letišť. Příslušný možný vliv navrhované politiky je analyzován dále v odstavci 2.8.

#### 2.3.3.2 Provozní funkce vykonávané veřejnými orgány

V roce 2007 uspořádala skupina GASR mezi svými 28 členy průzkum ke zjištění informací o tom, jak je letištní sektor na evropském kontinentu organizován. Z výsledků vyplynulo

<sup>8</sup> Bulharsko, Kypr, Lichtenštejnsko, Lucembursko, Maďarsko a Rakousko.

zejména to, že v mnoha případech odpovídají za provoz a řízení letišť veřejné orgány (ministerstvo dopravy, obecní orgány, regionální správní orgány), orgány veřejného zájmu (např. obchodní komory) nebo státní podniky, zatímco v jiných případech provádějí orgány také specifické činnosti, jež mají vztah k navrhovaným základním požadavkům na bezpečnost letišť.

Nejdůležitější zjištění uvedeného průzkumu, z nichž některá bude třeba zahrnout i do předkládaného hodnocení, jsou shrnuta v tabulce 12.

Subjekty odpovědné za provádění některých činností na letištích				
Kategorie	Hlavní zjištění GASR	Příslušné základní požadavky	Vhodnost analýzy dopadů	
			A/N	Poznámky
Provoz letiště	V různých případech provádějí různé subjekty, například: <ul style="list-style-type: none"> <li>• regionální orgán státní správy</li> <li>• obecní správní orgán</li> <li>• obchodní komora</li> <li>• státní obchodní podnik</li> <li>• společnost ve státním vlastnictví</li> <li>• soukromá společnost</li> </ul>	Kapitola B	ne	Základní požadavky jsou nezávislé na právním postavení provozovatele letiště
	Přímá odpovědnost státu: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estonsko (některá)</li> <li>• Itálie (několik menších případů)</li> <li>• Norsko (některá)</li> <li>• Švédsko (některá)</li> <li>• Řecko (ne všechna)</li> </ul>	Kapitola B	ano	Pokud není funkce bezpečnostního dohledu oddělena (odstavec 2.8). Netýká se žádného členského státu GASR a snad pouze jednoho ze států EU 27 + 4, a sice Kypru.
Krizový plán letiště	V několika případech (např. v DK, EE, FR (Préfet), LT) je tento plán součástí místního oblastního krizového plánu.	B.1.f	ne	V každém případě se to provozovatele letiště vždy týká; provozovatel letiště musí mít zavedeny postupy pro krizové situace.
	V několika případech (např. v IT) za něj neodpovídá provozovatel, nýbrž nadřízený orgán.			
Místní oblastní krizový plán	V převážné většině států se již v současnosti vyžaduje.	C.3	ne	Ve většině případů již zaveden.
Záchranné a hasičské složky na letišti	Ve většině případů zajišťuje na velkých letištích provozovatel letiště. Výjimkami jsou GR a IT	B.1.g	ne	Podle svého znění ukládá základní požadavek provozovateli „prokázat“.

**Tabulka 12: Souhrn zjištění z průzkumu GASR z roku 2007**

Z uvedeného vyplývá závěr, že v tomto posouzení dopadu bude pozornost věnována pouze potřebě ustavit samostatnou (alespoň na funkční úrovni) organizaci pro dohled nad bezpečností.

#### 2.3.3.3 Současná opatření pro dohled nad bezpečností letišť

V roce 2006 shromáždily útvary Komise prostřednictvím kolegů ve Skupině regulačních orgánů pro bezpečnost letišť (GASR) určité informace o tom, kolik práce celkem si vyžaduje úplný rozsah regulačních činností na poli bezpečnosti letišť. Informace, jak je útvary Komise kolegové z GASR potvrdili, jsou uvedeny v tabulce 13.



Č.	Stát	Počet letišť, která jsou certifikována nebo u nichž se certifikace v brzké době plánuje	Počet plných pracovních úvazků		
			politika a tvorba předpisů	certifikace a dohled	odborných pracovníků celkem
1	Belgie	6	1	4	5
2	Česká republika	9	0,5	1,5	2
3	Dánsko	36	1	5	6
4	Estonsko	11	2	2	4
5	Finsko	28	1	3	4
6	Francie	70	7	122	129
7	Irsko	28	1	2	3
8	Itálie	50	10	25	35
9	Lotyšsko	8	0,5	1,5	2
10	Nizozemsko	14	10	6	16
11	Portugalsko	50	1	5	6
12	Rumunsko	33	5	8	13
13	Slovenská republika	8	1	2 + 1	4
14	Slovinsko	67	0,5	2	2,5
15	Španělsko	42	3	7	10
16	Švédsko	99	4	8	12
17	Spojené království	142	6	14	20
	<b>CELKEM</b>	<b>701</b>	<b>54,5</b>	<b>219</b>	<b>273,5</b>

**Tabulka 13: Počet plných pracovních úvazků věnovaných v současnosti regulaci bezpečnosti letišť**

Údaje v tabulce 13 jsou sice pouze přibližné a dílčí, nicméně pokrývají celý rozsah různých situací, jako jsou „malé“ a „velké“ státy, a různé kulturní tradice. Proto se všeobecně předpokládá, že **tyto údaje představují dostatečný vzorek k tomu, aby bylo možno pro potřeby předkládaného posouzení dopadu v souladu se zásadou přiměřenosti analýzy odhadnout počet plných pracovních úvazků věnovaných regulaci bezpečnosti letišť podle současných právních předpisů platných na úrovni EU 27 + 4.**

V současnosti je například ve Spojeném království zaměstnán ekvivalent 6 osob na plný úvazek věnujících se politice a tvorbě předpisů v oblasti bezpečnosti letišť. Podobně je tomu ve Francii. Na opačném konci tohoto rozmezí jsou pouzí dva odborní pracovníci v lotyšské organizaci CAA věnující se problematice regulace bezpečnosti letišť (tj. tvorbě předpisů + certifikaci + soustavnému dohledu). Proto se odhaduje, že v „malých“ státech postačuje věnovat na tvorbu předpisů pro letiště polovinu pracovního úvazku. Vcelku bylo tvorbě předpisů pro bezpečnost letišť věnováno v roce 2006 v 17 státech 54,5 plných pracovních úvazků, což v průměru představuje 3,2 plných pracovních úvazků na jeden stát. Pokud budeme s tímto průměrem 3,2 plných pracovních úvazků na jeden stát počítat pro celou EU 27 + 4, dostaneme **celkem 99 plných pracovních úvazků na tvorbu bezpečnostních předpisů na celoevropské úrovni.**

V 17 státech se certifikaci a dohledu nad 701 letišti věnovalo zhruba 219 pracovníků na plný úvazek, což znamená, že za současných právních předpisů je v průměru jeden pracovník příslušného orgánu (na plný pracovní úvazek) potřebný pro certifikaci a dohled nad o něco více

než třemi letišti ( $701/219 = 3,2$ ); tuto hodnotu **3,2 letištních inspektorů lze** v následujících částech tohoto posouzení dopadu **považovat za současný „koeficient produktivity“**.

Lze provést velice hrubou extrapolaci těchto dat na celou EU 27 + 4: předpokládáme-li přibližně ( $701/17 =$ ) 41 letišť (která se mají certifikovat)/stát, na celém území tedy úhrnem 1271, a dělíme-li tento počet hodnotou 3,2, dostáváme výsledný počet zhruba 400 potřebných plných pracovních úvazků.

**Proto se v tomto posouzení dopadu používají jakožto výchozí (tj. současný) stav, vůči němuž bude posuzován dopad zvažovaných budoucích možností, tyto odhadované počty:**

- **99 plných pracovních úvazků potřebných za současné právní úpravy (tj. souběžné provádění mezinárodních požadavků do právních řádů jednotlivých států) pro vypracovávání předpisů,**
- **1 plný pracovní úvazek potřebný za současné právní úpravy pro certifikaci 3,2 letišť a dohled nad nimi (tj. provoz a řízení kontrolované na každém jednotlivém letišti), což v EU 27+4 znamená 400 plných pracovních úvazků.**

### *2.3.4 Závěry a odůvodnění zásahu EU*

Závěrem lze konstatovat, že na základě zjištěných a analyzovaných problémů lze považovat za odůvodněný zásah na úrovni EU, který bude mít za cíl:

- zvýšit bezpečnost na letištích nebo v jejich blízkosti, neboť zde došlo během uplynulého desetiletí k 75 % všech leteckých nehod, jež si jenom v Evropě vyžádaly 743 oběti na životech,
- zvýšit bezpečnost také na letištích otevřených pro veřejné využívání ke všeobecné letecké dopravě, kde je roční počet smrtelných zranění srovnatelný s odpovídajícím počtem při obchodní letecké dopravě velkými letadly, ne-li dokonce vyšší,
- snížit náklady, které si vyžadují letecké nehody a incidenty, na nichž se alespoň zčásti podílejí letištní faktory (infrastruktura, zařízení, provoz ); ty lze v rámci EU 27 + 4 odhadnout zhruba na 1164 milionů EUR (2006) ročně,
- postupovat směrem k soudržnému a nerozdobenému bezpečnostnímu regulačnímu rámci pro EU 27 + 4, zřetelně oddělenému od poskytování služeb i od nezávislého vyšetřování nehod, stejně jako od dalších forem nebo regulace nebo veřejných zásahů (např. financování),
- položit regulační rámec na právní základy, které budou pevnější, soudržnější a jednotnější než předpisy nebo normy přijaté a vyhlášené mezivládními organizacemi,
- od počátku podporovat celoevropský projekt SESAR tím, že pro styk poskytne jediný bezpečnostní regulační orgán,
- dosáhnout při tvorbě předpisů v oblasti bezpečnosti a interoperability letišť, která si v současnosti vyžaduje 99 pracovníků na plný úvazek, úspor z rozsahu v souvislosti s celkovou racionalizací regulace bezpečnosti.

## **2.4 Cíle a ukazatele**

### *2.4.1 Cíle*

Zamýšleným rozšířením systému EASA se řeší problémy, které jsou na poli letišť spojeny se současnou organizací tvorby předpisů k zajištění bezpečnosti a s nedostatečnou normalizací dohledu nad bezpečností prováděného příslušnými orgány.

Vytyčené cíle lze klasifikovat do tří úrovní, které útvary Komise obvykle pro posouzení dopadu používají, a to:

- **obecné cíle**, které představují celkové cíle dané politiky,
- **specifické cíle**, což jsou bezprostřednější cíle plánované legislativní iniciativy přispívající k dosažení obecných cílů. Jak na obecné, tak na konkrétní cíle mají vliv faktory mimo přímou kontrolu Komise nebo agentury, a proto se někdy obtížně měří,
- **operativní cíle**, které se týkají přesných výstupů návrhu a jež je možno hodnotit nebo dokonce měřit pomocí vhodných ukazatelů.

Cíle a ukazatele pro rozšíření systému EASA na regulaci bezpečnosti a interoperability letišť jsou uvedeny dále v odstavcích 2.4.2 až 2.4.5.

#### 2.4.2 Obecné cíle

Obecné společenské cíle Evropské komise uvedené v jejím pracovním programu a v roční politické strategii<sup>9</sup>, kdy oboje široce vychází z Lisabonské strategie, a sice:

- Dostat Evropu na cestu *prosperity*, což vedle budování vnitřního trhu (včetně usnadnění mobility pracovních sil) na základě spravedlivé hospodářské soutěže zahrnuje také vyšší efektivnost a účinnost dopravního systému, podporu SESAR, snižování nákladů, které představují nehody a incidenty, a nákladů na regulaci bezpečnosti (úspory z rozsahu při tvorbě předpisů budou zhruba úměrné počtu letišť v působnosti právních předpisů EU).
- Upevnit zaměření Evropy na *solidaritu*, což mj. znamená zajistit občanům na celém území EU 27 + 4 stejnou míru ochrany; to se týká i všech leteckých dopravců činných na letištích „otevřených pro veřejné využívání“.
- Upevnit *ochranu* občanů, pokud jde o *technickou bezpečnost*, včetně bezpečnosti dopravní.
- Promítat a prosazovat tyto cíle i za hranice EU *silnějším hlasem ve světě* nebo – jak je tomu v případě systému EASA (tj. EU 27 + 4, avšak otevřený dalším přistoupením) – rozšiřováním provádění právních předpisů EU na sousední státy.

#### 2.4.3 Specifické cíle

Specifické cíle mají vztah ke konkrétním cílům letecké dopravy, jimž napomáhají také další iniciativy, jako je vznik jednotného evropského nebe. Podrobněji lze tyto specifické cíle nalézt v Bílé knize o evropské dopravní politice z roku 2001 a jejím střednědobém přezkumu<sup>10</sup> zveřejněném v roce 2006. Rozšíření systému EASA má k některým z těchto specifických cílů úzký vztah, přičemž ty, které se zde uplatňují, jsou shrnuty níže:

- Dostupnost cenově přístupných a kvalitních dopravních řešení, která přispějí k volnému pohybu osob, zboží a služeb, a to na základě společných pravidel, jednotně uplatňovaných a týkajících se všech oblastí letectví.
- Vysoká míra mobility zajišťovaná také pro obchodní podnikání, což zahrnuje jednotné a rovné podmínky na vnitřním trhu, kde nestojí nic v cestě zakládání nebo rozšiřování obchodních podniků v rámci EU 27 + 4.
- Prosazování minimálních jednotných pracovních norem, včetně lepší kvalifikace pracovníků.
- Ochrana bezpečnosti a zabezpečení cestujících a občanů, přičemž právě cestující jsou prvořadým cílem navrhované iniciativy, včetně snižování nákladů spojených s nehodami a incidenty během pojiždění a stání.

<sup>9</sup> Viz [http://europa.eu.int/comm/atwork/programmes/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/atwork/programmes/index_en.htm)

<sup>10</sup> Sdělení KOM (2006) 314 v konečném znění ze dne 22 června 2006: „Evropa v pohybu – udržitelná mobilita pro náš kontinent“, zveřejněné na adrese [http://ec.europa.eu/transport/transport\\_policy\\_review/doc/2006\\_3167\\_brochure\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/2006_3167_brochure_en.pdf)

- Zvyšování účinnosti a udržitelnosti dopravního systému, kam patří mj. úspory z rozsahu a racionalizace nákladů příslušného veřejného sektoru (např. omezování celkového počtu plných pracovních úvazků, které jsou ve veřejném sektoru zapotřebí, přesun technických předpisů na úroveň specifikací Společenství, hodnotící orgány pro menší podniky apod.).
- Zavádění inovací (např. satelitní navigace), kterými je možno zvyšovat ochranu občanů na kterémkoli místě, za současného snižování nákladů na zavádění (např. snižování pozemního vybavení).
- Napomáhání rozvoji techniky omezováním zbytečných svazujících závazných předpisů.
- Cíl získat pro Evropskou unii jedno z předních postavení ve světě, a to účastí v mezinárodních organizacích a rozšiřováním oblastí působnosti jejich specifických právních předpisů.

#### 2.4.4 Operativní cíle

Je zřejmé, že očekávané cíle rozšíření systému EASA mají úzkou návaznost na problémy analyzované v předchozím odstavci 2.3. Zvolenou politikou by se měly současné problémy odstranit nebo zmírnit a mělo by se dosáhnout řady zlepšení. V tomto směru existuje také úzký vztah s dopady, které charakterizují očekávané vlivy zásahu, jež je pak možno sledovat a vyhodnocovat následně (tj. zodpovězením otázky: „Je výsledkem zásahu uskutečnění cílů, které byly na počátku vytyčeny?“).

Operativní cíle se tedy týkají konkrétních akcí vztahujících se k navrhovanému zásahu EU. Z tohoto hlediska lze výstupy zjišťovat nebo dokonce měřit a lze je přímo přiřadit prováděným akcím. K těmto pozorovatelným či měřitelným cílům patří zejména:

- změny základního nařízení EASA č. 1592/2002, které provede evropský zákonodárce,
- vyhlášení společných prováděcích pravidel pro letiště a pro jejich provozovatele a vyhlášení specifikací Společenství,
- zřízení pracovní organizace,
- soustavné sledování bezpečnosti letišť,
- navázání úzkého vztahu s organizací SESAR,
- uvedení na trh provozovatelů letišť, kteří budou držiteli jednoho osvědčení pro řízení více letišť,
- zavedení a provádění normalizačních inspekcí v oblasti letišť.

#### 2.4.5 Ukazatele

Ukazatele můžeme rozdělit do tří úrovní:

- Ukazatele *důsledků*, vyjádřené z hlediska konečného požadovaného dopadu na společnost. Obvykle se měří globálními ukazateli a může na ně mít vliv řada dalších ukazatelů a politik (např. letecká bezpečnost). V některých případech bude obtížné, ne-li nemožné, tyto výsledky korelovat s rozšířením systému EASA na letiště.
- Ukazatele *výsledků*, týkající se bezprostředních cílů navrhované politiky, které je třeba dosáhnout k uskutečnění obecného cíle. Vyjadřují se z hlediska přímých a krátkodobých vlivů opatření v rámci možností dané politiky a vliv na ně mohou mít i jiné politiky (například politika jednotného evropského nebo, jejímž cílem je také zlepšit bezpečnost letecké dopavy).
- Ukazatele *výstupů*, což jsou přesné akce nebo přímé vlivy, ke kterým by politika navrhované ve stanovisku agentury v této věci měla vést. Dosažení je pod přímou kontrolou Komise a lze je snadno ověřit.

Ukazatele umožňují sledovat, zda a do jaké míry jsou cíle dosahovány. Je důležité je definovat předem, protože pak je možno hodnotit vlivy, které navrhovaný zásah dané politiky vyvolává. Ukazatele na úrovni specifických a obecných cílů mají úzkou návaznost na problémy a předpokládané dopady, kdežto k operativním cílům se váží jednodušší a snáze pozorovatelné ukazatele týkající se plnění akcí. Agenturou navrhované ukazatele výsledků, které se týkají obecných cílů, jsou uvedeny v tabulce 14.

<b>Zjištěné problémy</b>	<b>Obecné cíle</b>	<b>Ukazatele důsledků</b>
Potřeba zvýšit leteckou bezpečnost na letištích nebo v jejich blízkosti	<i>Ochrana</i> občanů: dopravní a letecká bezpečnost	Bezpečnost všech letišť otevřených pro veřejné využívání
Snížit náklady, které představují letecké nehody způsobené přinejmenším částečně letištními faktory	<i>Prosperita</i> : snížit náklady, které představují letecké nehody způsobené přinejmenším částečně letištními faktory	Náklady, které představují letecké nehody a incidenty, k nimž dochází během pojiždění a stání
Potřeba odstranit rozdrobenost rámce regulace bezpečnosti	<i>Silnější hlas ve světě</i>	Ovlivnění přezkumu přílohy 14 dokumentu ICAO
	<i>Rozšířit</i> systém EASA za hranice EU 27 + 4	Nové státy, které přistoupí k EASA.
Potřeba položit regulační rámec na pevný právní základ	<i>Prosperita</i> : budovat vnitřní trh a napomáhat mobilitě pracovních sil	Vznik provozovatelů více letišť Zřízení společných systémů pravomocí pro pracovníky letišť vykonávající úkoly se vztahem k letecké bezpečnosti
	<i>Solidarita</i> : zajistit občanům na celém území EU 27 stejnou míru ochrany	Normalizované uplatňování společných předpisů v rámci EU 27+4 na maximální přiměřený počet letišť
Potřeba od počátku podporovat organizaci SESAR z hlediska regulace bezpečnosti	<i>Prosperita</i> : podporovat organizaci SESAR tím, že pro ni bude zajištěna zřejmá styčná plocha v oblasti regulace bezpečnosti	Navázání formálního styku mezi organizací SESAR a agenturou za současného dodržování zásady oddělení úloh
Potřeba racionalizovat činnosti v oblasti regulace bezpečnosti letišť	<i>Prosperita</i> : snížit náklady na regulaci bezpečnosti letišť	Provádění mechanismu EASA v oblasti bezpečnosti letišť za využití mnohem méně než 90 pracovníků na plný úvazek. Snížení potřeby tvorby předpisů na vnitrostátní úrovni na minimum

**Tabulka 14. Zjištěné problémy, obecné cíle a ukazatele důsledků**

Také u specifických cílů lze uvést návaznost na problémy analyzované v odstavci 2.3. Ty jsou společně s ukazateli ke sledování, zda a jak jsou cíle dosahovány, uvedeny v tabulce 15.

<b>Zjištěné problémy</b>	<b>Specifické cíle</b>	<b>Ukazatele výsledků</b>
Potřeba zvýšit leteckou bezpečnost na letištích nebo v jejich blízkosti	Normalizované uplatňování společných pravidel	Rozšíření normalizačních inspekci na oblast letišť
	Kvalitní dopravní řešení	Zavedení řídicích systémů všemi většími provozovateli letišť

	Chránit bezpečnost cestujících, pilotů a občanů	Ukazatele bezpečnosti letišť
Náklady, které představují nehody a incidenty způsobené letištními faktory	Snížení nákladů nehod a incidentů, k nimž dochází během poježdění a stání	Náklady škod při nehodách a incidentech, k nimž dochází během poježdění a stání
Potřeba odstranit rozdrobenost rámce regulace bezpečnosti	Působnost právních předpisů EU pokrývající všechny oblasti letectví	Změna základního nařízení tak, aby se vztahovala i na letiště
	Společné předpisy EU pro bezpečnost a interoperabilitu letišť	Přijetí prováděcích pravidel pro letiště a jejich provozovatele
	Globální interoperabilita	Vliv vývoje přílohy 14 dokumentu ICAO
	Účast v mezinárodních organizacích	Soustavná účast na činnostech GASR
	Rozšířit oblast platnosti určitých právních předpisů EU	Nové státy přistupující k EASA
	Lepší normalizace při konstruování a výrobě letištních zařízení	Zavedení předpisů pro letištní zařízení a pro jejich konstruování a výrobu
Potřeba položit regulační rámec na pevný právní základ	Mobilita zajištěna také pro podniky	Zavedení a využívání jednoho osvědčení provozovatele letišť
	Normy EU pro lepší kvalifikovanost personálu	Zavedení společných systémů způsobilosti letištního personálu provádějícího úkony, které mají vliv na leteckou bezpečnost
Potřeba od počátku podporovat organizaci SESAR z hlediska regulace bezpečnosti	Zavádět nové provozní koncepce a technické inovace (například satelitní navigaci).	Formalizace styku v oblasti regulace
		Vyjasnění rámce pro certifikaci satelitní navigace
Potřeba racionalizovat činnosti v oblasti regulace bezpečnosti letišť	Úspory z rozsahu a racionalizace nákladů příslušného veřejného sektoru	Mnohem méně než 90 plných pracovních úvazků pracovníků agentury pro vypracovávání předpisů, normalizaci a bezpečnostní analýzy letišť
		U příslušných orgánů jsou k dispozici pracovníci
	Zahrnout technické předpisy do specifikací Společenství a napomáhat rozvoji techniky tím, že se omezí zbytečně svazující závazná pravidla	Zahrnutí technických předpisů do specifikací Společenství
	Zmocnit hodnotící orgány k certifikování menších letišť nebo podniků	Změnit základní nařízení tak, aby hodnotící orgány zmocňovalo

**Tabulka 15. Zjištěné problémy, specifické cíle a ukazatele výsledků**

Konečně je možno spojit operativní cíle s řadou podrobných pozorovatelných nebo měřitelných ukazatelů výstupu, jak je uvedeno v tabulce 16.

Operativní cíle	Ukazatele výstupů
Změnit základní nařízení tak, aby se	Stanovisko agentury předáno Komisi
	Komise přijímá návrh právního předpisu

vztahovalo i na letiště	První čtení v Evropském parlamentu
	Stanovisko rady
	Druhé čtení v Evropském parlamentu
	Přijetí změn
Vyhlášení společných prováděcích pravidel pro letiště a jejich provozovatele a přijatelných prostředků prokazování shody (AMC)	Zveřejnění 1. oznámení o navrhované změně týkající se prováděcích pravidel pro letiště
	Zveřejnění 1. oznámení o navrhované změně týkající se prováděcích pravidel pro provozovatele letišť
	Zveřejnění 1. dokumentu komentářů a odpovědí k prováděcím pravidlům pro letiště
	Zveřejnění 1. dokumentu komentářů a odpovědí k prováděcím pravidlům pro provozovatele letišť
	Předání 1. stanoviska k prováděcím pravidlům pro letiště
	Předání 1. stanoviska k prováděcím pravidlům pro provozovatele letišť
	Vyhlášení 1. souboru letištních specifikací Společenství
Zřízení pracovní organizace	Nábor pracovníků tak, aby bylo do roku 2008 dosaženo 5 jednotek pro řízení letového provozu/letiště
	Nábor pracovníků pro bezpečnostní analýzy letištních událostí
	Nábor pracovníků pro normalizační inspekce v oblasti letišť do roku 2009
	Ustavení externích auditorů, kteří se mohou zúčastňovat normalizačních inspekcí v oblasti letišť
	Zařazení letištního společenství do SSCC
	Zřízení skupiny s externími odborníky pro vypracování předlohy prováděcích pravidel
	Akreditace prvního hodnotícího orgánu
Soustavné sledování bezpečnosti letišť	Zařazování analýzy bezpečnosti letišť do každoročního přezkumu bezpečnosti počínaje rokem 2008
Vztah se SESA	Posouzení výstupů SESAR v oblasti bezpečnosti
Jedno hromadné osvědčení provozovatele letišť	Vznik institutu provozovatele letišť, který provozuje několik letišť a je přitom držitelem jednoho hromadného osvědčení
Zavedení a provádění normalizačních inspekcí v oblasti letišť	Zavedení postupů pro normalizaci v oblasti letišť
	Naplánování první řady normalizačních inspekcí v oblasti letišť
	Provedení první kontroly zahrnující oblast letišť

**Tabulka 16. Zjištěné problémy, operativní cíle a ukazatele výstupu**

## **2.5 Existující možnosti**

### *2.5.1 Možnosti předběžného posouzení dopadu právních předpisů*

Při předběžném posouzení dopadu, které v roce 2005 provedly prostřednictvím konzultační firmy ECORYS útvary Komise (viz odstavec 1.3.3), bylo zváženo těchto pět obecných alternativních možností:

- A) „Nedělat nic“ (tedy neměnit situaci předpokládanou po prvním rozšíření funkcí EASA: EASA odpovědná za letovou způsobilost, udělování licencí posádkám letadel a letecký

provoz; příslušné orgány ustavené na vnitrostátní úrovni odpovědné za letové navigační služby, včetně celoevropských poskytovatelů, a letišť).

- B) Postupně rozšiřovat systém EASA na poli tvorby předpisů a certifikačních a normalizačních inspekcí do oblastí řízení letového provozu, letových navigačních služeb a letišť.**
- C) Rozšířit mechanismus SES mandátů organizace EUROCONTROL v rámci jednotného evropského nebe na regulaci bezpečnosti letišť a pověřit tuto organizaci také úkoly v oblasti certifikačních a normalizačních inspekcí.
- D) Zřídit zcela novou evropskou agenturu na pomoc Komisi při regulaci bezpečnosti řízení letového provozu, letových navigačních služeb a letišť.
- E) Svěřit agentuře EASA s pravomocemi rozšířenými podle bodu B odpovědnost také za provádění určitých provozních funkcí řízení letového provozu (např. za řízení toku letového provozu).

V rámci studie se na základě konzultantovy analýzy předpokládaných dopadů a s uvážením názorů konzultovaných zainteresovaných účastníků došlo k závěru, že nejvhodnější je možnost B.

#### *2.5.2 Možnosti zvažované v předkládaném posouzení dopadu právních předpisů*

Výše uvedené možnosti A, C, D a E není tedy třeba v tomto posouzení dopadu posuzovat znovu. Naproti tomu ke skutečnému provedení možnosti B je třeba posoudit i další důležité otázky.

Připomeňme, že dokument NPA 06/2006 obsahoval v tomto směru devět otázek, přičemž se také předpokládalo, že konečným cílem bude zavést již zdůvodněnou a (Komisí<sup>11</sup>) zvolenou možnost B, jak je popsána výše (viz odstavec 2.5.1).

Ze zmíněných devíti otázek ovšem otázka č. 2 vlastně zahrnovala dva samostatné problémy: vhodnost navrhovaných základních požadavků z obecného hlediska a u požadavků týkajících se záchranných a hasičských složek také alternativy. V dokumentu komentářů a odpovědí je už také analýza těchto dvou otázek rozdělena. Celkem je tedy v dokumentu NPA fakticky položeno 10 otázek. Z těchto deseti problémových okruhů čtyři nevyžadují podle názoru agentury z hlediska posouzení dopadu další analýzu.

Tyto čtyři problémové okruhy jsou uvedeny v tabulce 17 i s důvody, proč není další analýza dopadů považována za nutnou.

---

<sup>11</sup> KOM (2005) 578 v konečném znění ze dne 15. listopadu 2005.



Otázka položená v dokumentu NPA 06/2006		Důvod, proč nejsou zvažovány alternativní možnosti
Č.	Znění	
1	Agentura by chtěla vědět, zda zainteresovaní účastníci souhlasí s tím, že nejlepší způsob, jak vytyčit bezpečnostní cíle pro regulaci bezpečnosti letišť, spočívá ve stanovení základních požadavků na úrovni Společenství.	Otázku již prostřednictvím organizace ECORYS posuzovala Evropská komise (porovnáním možnosti B s možností A – „nedělat nic“). Další posuzování není zapotřebí.
2 k zákl. požadavkům	Agentura by chtěla vědět, jestli základní požadavky uvedené v příloze skutečně splňují zde vypracovaná kritéria a představují dobrý základ pro regulaci bezpečnosti a interoperability letišť s ohledem na předpokládanou budoucí oblast působnosti.	Kvalitativní soud o základních požadavcích. Žádné významné alternativní možnosti nejsou uváděny.
5	Agentura by chtěla znát stanovisko zainteresovaných účastníků k těmto otázkám: <b>a)</b> Jsou zapotřebí podrobná prováděcí pravidla ke snazšímu prokazování shody se základními požadavky na fyzikální charakteristiky a infrastrukturu malých letišť? <b>b)</b> Jsou zapotřebí podrobná prováděcí pravidla ke snazšímu prokazování shody se základními požadavky na provoz a řízení malých letišť? <b>c)</b> Nakolik je v této souvislosti významné rozdělení na velká a malá letiště, které se již v současnosti v základních požadavcích navrhuje?	Tato možnost byla převážnou většinou účastníků zamítnuta. Jedinou přijatelnou možností jsou přiměřená prováděcí pravidla pro všechna (velká i malá) letiště. Analyzovat alternativy není potřeba. Všechny budoucí návrhy prováděcích pravidel budou provázeny řádným hodnocením dopadů.
6	Agentura by chtěla znát stanovisko zainteresovaných účastníků k těmto bodům: <b>a)</b> Je zapotřebí vyžadovat certifikaci k ověření shody se základními požadavky na fyzikální charakteristiky a infrastrukturu malých letišť? <b>b)</b> Je zapotřebí vyžadovat certifikaci k ověření shody se základními požadavky na provoz a řízení malých letišť? <b>c)</b> Nakolik je v této souvislosti významné rozdělení na velká a malá letiště, které se již v současnosti v základních požadavcích navrhuje?	Tato možnost byla převážnou většinou účastníků zamítnuta: certifikace se požaduje pro všechna letiště. Analyzovat alternativní možnosti pro malá letiště není potřeba.

**Tabulka 17. Problémové okruhy uvedené v dokumentu NPA 06/2006, jejichž dopad není třeba podrobně analyzovat**

U zbývajících šesti problémových okruhů, uvedených v tabulce 18, lze naopak alternativní řešení očekávat. Jejich dopad je tedy třeba podrobně analyzovat, čemuž jsou věnovány dále odstavce 2.6 až 2.10.

Otázka v dokumentu NPA 06/2006		Předmět	Alternativní možnosti		Analyzováno v RIA odst.
Č.	Okruh		Id.	Popis	
2 k záchranným a hasičským složkám	Požadavky na záchranné a hasičské složky (včetně způsobilosti pracovníků).	Personál záchranných a hasičských složek	2A	Personál záchranných a hasičských složek je regulován obecně, nikoli speciálně pro oblast letectví.	2.10
			2B	Pro pracovníky záchranných a hasičských složek platí zvláštní systém způsobilosti pro oblast letectví a zdravotní požadavky.	
			2C	Personál záchranných a hasičských složek je obecně regulován také společnými předpisy pro oblast letectví spravovanými příslušnými orgány, zejména pokud jde o zdravotní způsobilost.	
3	Společné předpisy platí i pro letiště, která nejsou otevřena pro veřejné využívání	Oblast působnosti společných předpisů	3A	Pouze letiště, na něž se vztahují společné předpisy EU.	2.6
			3B	Všechna letiště otevřená pro veřejné využívání, na něž se vztahují společné předpisy EU.	
			3C	Všechna letiště (i ta, jež nejsou otevřena pro veřejné využívání, a letiště soukromá), na něž se vztahují společné předpisy EU.	
4 + 9	Regulace letištních zařízení	Letištní zařízení	4A	Letištní zařízení nejsou na úrovni EU regulována.	2.7
			4B	Společné předpisy EU (tj. příkazy ETSO) pro „nestandardní“ zařízení, provedené cestou prohlášení výrobce o shodě a prohlášení provozovatele letiště o ověření.	
			4C	Jako 4B, prohlášení o ověření se však nevyžaduje, protože je součástí procesu certifikace letiště.	
7	Jedno hromadné osvědčení ADOC	Certifikace	7A	Certifikace (týkající se infrastruktury a řízení) se vyžaduje pro každé letiště zvlášť	2.8
			7B	Samostatné osvědčení pro infrastrukturu a zařízení každého letiště zvlášť plus jedno hromadné osvědčení organizace na úrovni společnosti vystavované společností provozujícím více letišť.	
			7C	Jako 7B, avšak pouze tehdy, když o jedno hromadné osvědčení požádá provozovatel.	
8	Úloha hodnotících orgánů		8A	Vedle příslušných orgánů mají oprávnění certifikovat určitá méně komplexní letiště a vykonávat nad nimi dohled i akreditované hodnotící orgány. Žadatel si může zvolit, které certifikační organizaci svou žádost předloží.	2.9
			8B	Vedle příslušných orgánů mají oprávnění certifikovat všechna letiště a vykonávat nad nimi dohled i akreditované hodnotící orgány. Žadatel si může zvolit, které certifikační organizaci svou žádost předloží.	
			8C	Oprávnění certifikovat určitá méně komplexní letiště a vykonávat nad nimi dohled mají pouze akreditované hodnotící orgány.	
9	Ověřování shody letištních zařízení	Letištní zařízení	Viz výše řádky 4 + 9.		

**Tabulka 18. Problémové okruhy v dokumentu NPA 06/2006 otevřené i alternativním možnostem**

## **2.6 Analýza dopadů rozsahu společných předpisů EU**

### *2.6.1 Alternativní možnosti*

V odstavci 2.5.2 jsou v rámci rozsahu společných bezpečnostních předpisů EU uvedeny tyto alternativní možnosti:

- 3A) Společné předpisy EU se vztahují pouze na letiště sloužící k pravidelným obchodním leteckým službám.
- 3B) Společné předpisy EU se vztahují na všechna letiště otevřená pro veřejné využívání.
- 3C) Společné předpisy EU se vztahují na všechna letiště (tedy i ta, jež nejsou otevřena pro veřejné využívání, a letiště soukromá).

### *2.6.2 Cílová skupina a počet dotčených subjektů*

#### 2.6.2.1 Letiště

V platném znění (změna č. 9 ze dne 15. 6. 2006) **přílohy 14 dokumentu ICAO** se „letiště“ definuje jako:

*„Definovaná plocha na zemi nebo vodě (včetně budov, instalací a zařízení), která je částečně nebo zcela určena pro přilety, odlety a pozemní pohyby letadel.“*

Tuto definici ICAO je možno chápat až příliš široce, podle výkladu slova „určená“. Pokud „určená“ znamená „v prvé řadě věnovaná“, pak budou do definice spadat pouze všeobecně známá letiště, ovšem pokud to znamená „zákonem povolená“, pak by se za „letiště“ dala považovat řada dalších pozemních nebo vodních ploch – například jezera ve Finsku, sněhová pole v Alpách, kde je povoleno vysazovat lyžaře z vrtulníků, nebo horské louky; z nichž startují paraglideři.

Proto byla výše uvedená definice v právních předpisech EU<sup>12</sup> upravena tak, že je do ní zaveden pojem „zvlášť přizpůsobený“, čímž se počet míst spadajících pod definici letiště omezuje.

Mezi těmito „zvlášť přizpůsobenými“ přistávacími místy je například v současnosti ve Slovinsku („malý“ členský stát) přibližně 60 letišť, včetně krátkých travnatých pruhů, sloužících pouze pro rekreační letectví. V Itálii („velký“ členský stát) je jich celkem zhruba 400. Podle odhadů připadá v průměru na jeden stát kolem 200 „zvlášť přizpůsobených“ letišť (počítají-li se i ty nejmenší a nejjednodušší přistávací a vzletové dráhy), což v celé EU 27 + 4 představuje přibližně 6000 letišť. Na druhou stranu je možné konstatovat, že co se týče Francie, Německa a Švédska, prakticky veškerá letiště jsou uvedena v úředním věstníku „Aeronautical Information Publication“ (AIP). Jejich počet je 441, 394, respektive 154. Pokud jde o Itálii, v AIP je zahrnuto pouze 100 letišť, v zemi je však ještě 300 dalších „ploch pro letadla“. V případě Polska – velký stát reprezentativní pro východní Evropu – je v AIP nahlášeno 77 letišť. Celkově lze tedy v těchto pěti státech napočítat zhruba 1466 letišť. Podle statistické ročenky GŘ TREN za rok 2006<sup>13</sup> má těchto pět států dohromady 249,439 milionů obyvatel, což znamená přibližně 5,88 letišť na milion obyvatel. Podle téže ročenky lze celkový počet obyvatel EU 27 +4 v roce 2006 odhadovat na 503,500 milionů. Použijeme-li též poměr 5,88/milion, můžeme tímto alternativním postupem dospět k odhadu celkového počtu letišť na

<sup>12</sup> Článek 2 směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství (Úř. věst L 272 ze dne 25.10.1996, str. 0036-0045).

<sup>13</sup> [http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/figures/pocketbook/2006](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/figures/pocketbook/2006)

úrovni 3000. V této oblasti nejsou zveřejněny žádné přesné úřední agregované údaje. **Pro účely tohoto posouzení dopadu právních předpisů se předpokládá počet 4500 letišť** (tj. průměr mezi 6000 a 3000).

V roce 2006 se podle statistiky EUROCONTROL<sup>14</sup> v rámci EU 27+4 uskutečnilo přes 50 000 pohybů jen na 42 letištích uvedených v tabulce 19.

Č.	Letiště	Počet pohybů v r. 2006
1	Paříž/Charles de Gaulle	270 753
2	Frankfurt	244 467
3	Londýn Heathrow	238 361
4	Madrid/Barajas	217 635
5	Amsterdam	217 561
6	Mnichov	203 785
7	Barcelona	163 857
8	Řím/Fiumicino	157 906
9	Londýn/Gatwick	131 914
10	Kodaň/Kastrup	129 137
11	Vídeň	128 773
12	Miláno/Malpensa	125 712
13	Curych	124 189
14	Brusel	123 736
15	Paříž/Orly	116 833
16	Stockholm/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	Helsinky-Vantaa	86 160
25	Praha/Ruzyně	80 164
26	Ženeva	79 235
27	Hamburk	78 679
28	Kolín n. R./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

<sup>14</sup> EUROCONTROL eCODA, roční výtah 2006.

40	Las Palmas	57 001
41	Londýn/Luton	55 038
42	Glasgow	52 332

**Tabulka 19. Letiště s ročním počtem pohybů vyšším než 50 000 (rok 2006)**

Jelikož by podle předpokladů měl provoz v budoucích letech téměř trvale narůstat, lze odhadnout, že se počet takových „velkých“ letišť s více než 50 000 pohyby za rok bude pohybovat na úrovni 50. Ovšem certifikována podle ustanovení ICAO musejí být všechna letiště otevřená pravidelné obchodní letecké dopravě (což jsou v Evropě díky tzv. „sedmé svobodě“ všechna letiště mezinárodní), kam patří i některá letiště (neuvezená v tabulce 19) hlavních měst určitých členských států EU, například pobaltských států, Bulharska nebo Rumunska.

Dále, pokud jde o bezpečnost, může si jediná havárie moderního velkého cestovního letadla vyžádat kolem jednoho sta obětí, takže společné předpisy a regulační rámec by měly směřovat k minimalizaci těchto tragických havárií, bez ohledu na typ a objem obchodní dopravy (tj. časté lety charterové i pravidelné).

Počet letišť přidružených k evropské pobočce organizace Airport Council International (ACI), činí ve státech EU 27 + 4 na základě odhadu z údajů v databázi této organizace zhruba 350 ke dni 2. srpna 2006.

Podle pracovní verze letového navigačního plánu ICAO EUR ze srpna 2006 má 408 letišť kód ICAO.

Konečně podle článku 4.1 směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství zveřejňuje Komise v Úředním věstníku každoročně seznam letišť otevřených pro obchodní leteckou dopravu. Poslední seznam, pro EU 27, byl zveřejněn v Úředním věstníku C 279 ze dne 17. listopadu 2006 na str. 13. Z tohoto pramene lze odvodit údaje uvedené v tabulce 20.

Letiště	Letiště, jejichž roční doprava převyšuje 2 miliony cestujících nebo 50 000 tun nákladu	Letiště, jejichž roční doprava činí 1 – 2 miliony cestujících nebo 25 000 – 50 000 tun nákladu	Letiště otevřená pro obchodní leteckou dopravu	CELKEM
EU 27 (údaje z Úředního věstníku)	95	49	464	608
Odhad pro Island, Lichtenštejnsko, Norsko a Švýcarsko	5	11	76	92
<b>CELKEM</b>	<b>100</b>	<b>60</b>	<b>540</b>	<b>700</b>

**Tabulka 20. Počet letišť otevřených obchodní letecké dopravě**

**Pro účely tohoto posouzení dopadu právních předpisů se proto počítá odhadem se 700 letišti dostupnými pro obchodní leteckou dopravu velkými letadly.**

Mimoto je však třeba odhadnout též počet letišť „otevřených pro veřejné využívání“, tj. také pro všeobecné letectví, aerotaxi nebo práce ve vzduchu, kde přitom žádná obchodní letecká

doprava velkými letadly neprobíhá. Výraz „otevřené pro veřejné využívání“ je sice široce používán, avšak ICAO jej nedefinuje. Nicméně databáze EUROCONTROL AIS dne 2.srpna 2007 obsahovala 2145 letišť, uvedených v tabulce 21.

Stát	LETIŠTĚ					CELKEM
	veřejná	soukromá	vojenská	společná civilní/ vojenská	aero kluby	
Rakousko	32	21	3	0	0	56
Belgie	7	13	17	1	0	38
Bulharsko	5	0	0	0	0	5
Kypr	3	0	1	0	0	4
Česká republika	67	13	0	2	5	87
Dánsko	29	12	1	3	0	45
Estonsko	9	2	0	0	0	11
Finsko	38	44	3	0	0	85
Francie	345	51	29	3	13	441
Německo	212	176	0	4	2	394
Řecko	38	1	17	2	0	58
Maďarsko	9	0	0	0	0	9
Island	60	3	0	0	0	63
Irsko	18	9	0	0	0	27
Itálie	49	29	12	9	0	99
Lotyšsko	3	1	0	0	0	4
Litva	7	0	0	1	19	27
Lucembursko	1	1	0	0	0	2
Malta	1	0	0	0	0	1
Nizozemsko	15	0	9	1	0	25
Norsko	45	1	7	4	0	57
Polsko	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
Španělsko	87	3	3	9	0	102
Švédsko	29	83	41	1	0	154
Švýcarsko	11	30	0	1	0	42
Spojené království	72	71	5	0	0	148
<b>CELKEM</b>	<b>1266</b>	<b>581</b>	<b>179</b>	<b>41</b>	<b>78</b>	<b>2145</b>

**Tabulka 21. Letiště zařazená do databáze EUROCONTROL AIS**

Čísla v tabulce nejsou vždy ve shodě s údaji získanými od neformálně konzultovaných členů GASR, jak jsou uvedeny v odstavci 2.3.3.3. Zejména se zdá, že ve Francii plánují z celkového počtu 441 letišť zařazených do AIP certifikovat pouze 70 a Česká republika hodlá z 87 letišť známých organizaci EUROCONTROL certifikovat 9. Naproti tomu Slovinsko uvádí, že hodlá certifikovat 67 letišť, přičemž AIS je jich známo pouze 13. Mimoto mohou být výše uvedené údaje neúplné (např. Bulharsko má v AIS 5 letišť, zatímco velikostí srovnatelné Rakousko jich má 56) a také nemusejí vycházet ze stejné definice (je například známo, že v Itálii jsou vedle 99 letišť v AIP ještě stovky tzv. „avioploch“, jak jsou definovány v italském správním systému<sup>15</sup>).

<sup>15</sup> Podle webových stránek ENAC (viz [http://www.enac-italia.it/avioeli/avio\\_00.asp](http://www.enac-italia.it/avioeli/avio_00.asp)) ze dne 2. srpna 2007.

Přesto poskytují výše uvedené údaje možnost odhadnout, kolik je (podle definice navržené agenturou) letišť otevřených pro veřejné využívání<sup>16</sup>. Pokud by Komise nebo zákonodárce definici změnili, mohl by se samozřejmě změnit i jejich počet.

Pro účel tohoto posouzení dopadu se dále předpokládá, že:

- obecná definice letiště „otevřeného pro veřejné využívání“ bude zahrnovat všech 1266 civilních veřejných letišť obsažených v současnosti v AIP,
- všech 581 soukromých letišť, která jsou již v AIP uvedena, se rozhodne pro zařazení mezi letiště „otevřená pro veřejné využívání“, aby zvětšila svůj objem dopravy (jiná soukromá letiště, jež v AIP uvedena nejsou, se mohou rozhodnout, že otevřena pro veřejné využívání nebudou),
- 179 vojenských letišť sice bude ležet mimo oblast působnosti právních předpisů EU, avšak na 41 letišť určených pro vojenské i civilní využití se tyto předpisy vztahovat budou,
- všech 78 letišť provozovaných aerokluby se rozhodne, že budou otevřena pro veřejné využívání, takže se na ně budou vztahovat společné předpisy (což znamená, že se z hlediska dotčených subjektů volí pro toto posouzení dopadu ten nejméně příznivý případ).

Počet letišť „otevřených pro veřejné využívání“, která jsou v AIP zastoupena, tedy činí  $1266 + 581 + 41 + 78 = 1966$ . Ovšem jelikož mnoho letišť otevřených pro všeobecnou leteckou dopravu v AIP zastoupeno není, **odhaduje se počet letišť „otevřených pro veřejné využívání“, na která by se mohly navrhované společné předpisy vztahovat, na (AIP + 50 % ⇒) 3000.**

Pokud jde o tři možnosti uvedené v odstavci 2.6.1, je konečný odhad počtu letišť spadajících do oblasti působnosti společných předpisů EU uveden v tabulce 22.

MOŽNOST		Odhadovaný počet letišť
Id.	popis	
3A	Společné předpisy EU se vztahují pouze na letiště sloužící k pravidelným obchodním leteckým službám	700
3B	Společné předpisy EU se vztahují na všechna letiště otevřená pro veřejné využívání	3000
3C	Společné předpisy EU se vztahují na všechna letiště (tedy i ta, jež nejsou otevřena pro veřejné využívání, a letiště soukromá)	4500

**Table 22: Letiště spadající do oblasti působnosti společných předpisů EU**

#### 2.6.2.2 Provozovatelé letišť

Problematika provozovatelů spravujících několik letišť se věnuje dále odstavce 2.8.

Pro účely tohoto odstavce 2.6 se proto předpokládá, že na jedno letiště je jeden provozovatel. V nejjednodušších případech, které se mezi celkovým počtem 4500 letišť v EU 27 + 4 objevují,

<sup>16</sup> „otevřený pro veřejné využívání“ znamená, že použití plochy a zařízení letiště si může naplánovat kterýkoli velitel letadla pro let v rámci všeobecné letecké dopravy (GAT), a to díky tomu, že o provozní době a dostupných službách je veřejnost informována nebo že vedle veřejně dostupných informací o letišti je zveřejněna také informace o kontaktním místě, kde lze získat potřebné povolení, s tím, že kvalifikace letadla i pilota přitom musí splňovat podmínky k zajištění bezpečnosti provozu.

může být tímto provozovatelem dokonce i fyzická osoba, v nejsložitějších případech to může být společnost o tisíci pracovnících.

Nicméně je třeba poznamenat, že ve stanovisku agentury se navrhuje uložit povinnost mít formální systém řízení (tj. zejména řízení bezpečnosti a jakosti) pouze provozovatelům letišť sloužících k pravidelným leteckým službám. Dopad případné regulace EU na ostatní provozovatele bude minimální, protože se omezí na to, že v právním systému EU zakotví osvědčené postupy, které se již v současnosti většinou využívají.

Předpokládá se tedy, že se **počet provozovatelů letišť, na které bude mít navrhovaný právní předpis významný vliv, bude pohybovat na úrovni 700**, tj. že bude roven počtu letišť sloužících moderní obchodní letecké dopravě (IFR) zajišťované velkými letadly. Rovněž se předpokládá, že se tento počet u uvedených tří možností nemění.

### 2.6.2.3 Poskytovatelé pozemních odbavovacích služeb na letištích

Na každém letišti otevřeném pro pravidelné obchodní letecké služby může ve smyslu zmíněné směrnice Rady 96/67/ES<sup>17</sup> vyvíjet činnost řada odbavovacích společností (ať již přímo leteckých dopravců nebo firem specializujících se na pozemní odbavovací činnosti). Naproti tomu tam, kde žádná obchodní letecká doprava neprobíhá, má za odbavovací činnost obvykle odpovědnost provozovatel letiště a neexistuje žádný zákon, který by to změnil. To, co je uvedeno dále, platí tedy pouze pro možnost 3A (tj. pro oněch 700 letišť, jež jsou otevřena pravidelným obchodním leteckým službám), kde:

- na „velkých“ letištích s více než 2 miliony cestujících ročně nebo s přepravou více než 50 000 tun nákladu ročně jsou odbavovací služby otevřeny volnému trhu a hospodářské soutěži,
- na „středních“ letištích s více než 1 milionem, ale méně než 3 miliony cestujících, nebo s přepravou více než 25 000 tun nákladu musejí být odbavovací služby poskytovány přinejmenším dvěma různými společnostmi,
- na kterémkoli „malém“ letišti otevřeném obchodní letecké dopravě musí být leteckým dopravcům povoleno „odbavování svépomocí“.

Proto se počítá s odhady týkajícími se možnosti 3A uvedenými v tabulce 23.

Počet letišť	„velká“	„střední“	„malá“	CELKEM
	100*	60**	540	700
Průměrný počet poskytovatelů pozemních odbavovacích služeb na jedno letiště	3,4	2	1 („svépomocí“)	–
<b>CELKEM</b>	<b>340</b>	<b>120</b>	<b>540</b>	<b>1000</b>

\* V dokumentu KOM (2006) 821 v konečném znění ze dne 24. ledna 2007 (Zpráva Komise o provádění směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996) je uveden počet 95.

\*\* Tamtéž je uveden počet 49.

### **Tabulka 23. Odhadovaný počet poskytovatelů odbavovacích služeb u možnosti 3A**

<sup>17</sup> Směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství (Úř. věst. L 272, 25.10.1996, s. 0036 – 0045).



Výše uvedený odhad se velice blíží hodnotám zveřejněným Komisí v příloze E uvedeného dokumentu KOM (2006) 821 ze dne 24 ledna 2007, jak je shrnuje tabulka 24.

<b>Počet poskytovatelů odbavovacích služeb v EU 15</b>						
<b>Pramen: SH&amp;E limited, říjen 2002, přetištěno v příloze E dokumentu KOM (2006) 821.</b>						
<b>Kategorie</b>	<b>poskytovatelem je třetí strana</b>		<b>svépomoc</b>		<b>CELKEM</b>	
	<b>před platností směrnice 96/67</b>	<b>po vstupu směrnice v platnost</b>	<b>před</b>	<b>po</b>	<b>před</b>	<b>po</b>
Odbavování cestujících	89	172	156	145	245	317
Odbavování zavazadel	64	102	55	47	119	149
Odbavování nákladu a pošty	116	155	80	83	196	238
Manipulace na rampě	73	113	62	60	135	173
Manipulace s palivou a mazivou	78	80	3	10	81	90
<b>EU 15 CELKEM</b>	<b>420</b>	<b>622</b>	<b>356</b>	<b>345</b>	<b>776</b>	<b>967</b>

**Tabulka 24. Počty poskytovatelů odbavovacích služeb uvedené Komisí v dokumentu KOM (2006) 821**

Je však třeba upozornit, že údaje v tabulce 24 byly získány v roce 2002 a platí pouze pro EU 15 (tj. před rokem 2004) a nikoli pro EU 27 + 4, zvažovanou v tomto posouzení dopadu. Z tohoto pohledu, a také o 5 let později, mohou být údaje podhodnoceny. Na druhé straně byly získávány pro každé letiště zvlášť, ovšem jeden poskytovatel odbavovacích služeb nebo dopravce zajišťující tyto služby sám může být činný na více místech; z tohoto hlediska je tedy naopak třeba považovat údaje za nadhodnocené. V souhrnu se předpokládá, že se tyto dva vlivy vzájemně vyrovnávají, takže konečná číselná hodnota 1000 se považuje za dostatečně platnou.

**Celkový počet dotčených společností poskytujících pozemní odbavovací služby se tedy pro možnost 3A odhaduje na 1000. U možností 3B a 3C se žádní poskytovatelé odbavovacích služeb mimo vlastního provozovatele letiště neuplatňují.**

#### 2.6.2.4 Příslušné orgány

Příslušné letecké orgány, ustavené vládami jednotlivých států, provádějí v současnosti na poli bezpečnosti letišť dva úkoly:

- tvorbu předpisů (tj. provádění opatření ICAO do vnitrostátního právního řádu a jejich začleňování),
- certifikaci letišť a dohled nad nimi (včetně auditů a inspekcí).

Podle navrhovaného právního předpisu se také převážná většina úkolů tvorby předpisů převede na agenturu EASA. Naproti tomu druhý úkol zůstane s ohledem na aspekt blízkosti záležitostí uvedených orgánů na místní úrovni – nepředpokládá se, že by se do certifikace letišť a dohledu nad nimi EASA zapojovala.

Vedle tvorby předpisů však bude EASA provádět také normalizační inspekce nebo audity příslušných orgánů. Navrhovaný právní předpis bude mít dopady jak na agenturu, tak na místní příslušné orgány.

V tomto předpisu nebude ovšem státům nic bránit v tom, aby buď zřídily společné příslušné orgány nebo aby úkoly týkající se certifikace a dohledu delegovaly na příslušný orgán zřízený některým sousedním státem, i když v současnosti neexistují žádné náznaky toho, že by k tomu mělo dojít. Podobně se státy mohou rozhodnout ustavit příslušné orgány na místní úrovni, jak

je tomu již v současnosti v německých spolkových zemích. Předpokládá se tedy, že v Německu bude nikoli jeden, nýbrž 16 příslušných orgánů. **S ohledem na tuto skutečnost se v tomto posouzení dopadu předpokládá, že celkový počet orgánů příslušných pro dohled nad bezpečností letišť na místní úrovni na území EU 27 + 4 se bude pohybovat na úrovni nikoli 30, nýbrž 46 (31 – Německo + 16 spolkových zemí) plus agentura.**

#### 2.6.2.5 Souhrn dotčených subjektů

Závěrem je na základě údajů uvedených v pododstavcích 2.6.2.1, 2.6.2.2, 2.6.2.3 a 2.6.2.4 odhadnut počet dotčených subjektů, jak ukazuje tabulka 25.

MOŽNOST		Odhadovaný počet:			
Id.	Popis	letišť	provozovatelů letišť s formálním systémem řízení	poskytovatelů odbavovacích služeb	příslušných orgánů
3A	Společné předpisy EU se vztahují pouze na letiště sloužící pro pravidelnou obchodní leteckou dopravu.	700			
3B	Společné předpisy EU se vztahují na všechna letiště otevřená pro veřejné využívání.	3000	700	1000	46 + agentura
3C	Společné předpisy EU se vztahují na všechna letiště (tedy i ta, jež nejsou otevřena pro veřejné využívání, a letiště soukromá).	45000			

**Tabulka 25. Letiště v oblasti působnosti společných předpisů EU**

#### *2.6.3 Dopady na bezpečnost*

Lepší regulační rámec, v němž se také budou dostupné zdroje využívat racionálněji, rozhodně přispěje ke zlepšení bezpečnosti na letištích, na něž se právní předpisy EU vztahují. Neexistují však žádné nástroje k tomu, aby bylo možno tento vliv na bezpečnostní ukazatele letišť (například ta, o nichž pojednává odstavec 2.3.1) pro budoucí léta s dostatečnou přesností kvantifikovat. Nicméně kvalitativně se odhaduje, že rozšíření základního nařízení EASA na letiště bude mít za následek také tyto významné bezpečnostní dopady:

- Významné zlepšení výkonu certifikace a dohledu příslušnými orgány, a to díky normalizačním inspekcím, které bude provádět agentura; to platí pro všechny tři možnosti.
- Zlepšení formálního řízení jakosti a bezpečnosti na větších letištích na celém území EU 27 + 4, což znamená určité menší zlepšení u možnosti 3A (protože většina letišť, jež sem spadají, již tyto řídicí nástroje zavedeny mají).
- Letiště zahrnutá do možností 3B a 3C, která sice nemají za povinnost provést dokonale rozpracovaný a formální systém řízení bezpečnosti, budou nicméně povinna provést

opatření pro řízení a činnosti uvedené v kapitole B1 základních požadavků. Možnost jak 3B, tak 3C pak bude mít vysoce příznivý dopad z hlediska bezpečnosti. Možnost 3B ovšem zahrnuje letiště „otevřená pro veřejné využívání“, a proto se týká většího objemu dopravy než zbytek zahrnutý do možnosti 3C (která pokrývá také soukromá letiště neotevřená pro veřejné využívání). Z kvantitativního hlediska pravděpodobnosti nehody nebo incidentu se proto možnost 3B považuje za ještě příznivější než možnost 3C.

- Lepší právní jistota, pokud jde o uplatňované předpisy, a jasnější stanovení příslušných odpovědností a postupů ověřování shody. Rovněž se zvýší kvalita předpisů díky systematickým konzultacím se zainteresovanými stranami (vedle orgánů jde také o letecké odvětví a provozovatele), což je jednou ze základních charakteristik systému EASA. To bude obzvláště významné u možnosti 3B a 3C, protože u možnosti 3A jsou letiště již v současnosti předmětem dostatečného dohledu. Nicméně, jak je uvedeno v bodě výše, další letiště u možnosti 3C slouží jen zanedbatelnému počtu dalších cestujících.
- Určité snížení rozdrobenosti regulačního rámce, protože navrhované základní požadavky ukládají všem aktérům zúčastněným na bezpečnosti letišť zřídit mezi sebou vzájemně formální a řízené styčné body. To bude obzvláště významné u možností 3A a 3B (pokud tyto styčné body dosud neexistují), u možnosti 3C bude ovšem neutrální, protože u těchto menších přistávacích ploch neexistuje systém řízení letového provozu, ani zde nepůsobí obchodní odbavovací služby. Je ovšem třeba uvážit, že v současnosti je již zhruba 1260 letišť certifikovaných (nebo se u nich certifikace v rámci EU 27 + 4 plánuje), takže omezení tohoto počtu na pouhých 700 (v právním řádu EU nesmějí státy ukládat další podmínky, protože by se tím narušila hospodářská soutěž) bude z bezpečnostního hlediska u možnosti 3A představovat regresi, což je třeba v tomto ohledu považovat za velice nepříznivý důsledek.
- EASA by mohla podporovat členství a vliv států EU 27 + 4 v organizacích ICAO a GASR, což by mohlo dále vést k určitému okrajovému vlivu, pokud jde o zlepšení jejich výstupu. Bude tomu tak zejména díky centralizaci tvorby předpisů a bezpečnostních analýz, což je u všech tří alternativních možností stejné.
- Přistoupení nových států k systému EASA přispěje k lepší bezpečnosti občanů, a to i když poletí mimo hranice současné EU 27 + 4. Toto případné rozšíření bude obecně vzato určeno tím, nakolik bude systém Společenství přitažlivý a konkrétněji v případě agentury EASA tím, jak bude její systém efektivní a účinný. To znamená, že rozšíření systému EASA na letiště bude mít v tomto ohledu neutrální dopad, a to u všech tří stanovených možností.
- Na nejkompexnějších letištích vykonávají příslušné orgány v současnosti dostatečný dohled, včetně dohledu nad systémem způsobilosti určitých pracovníků. Ve stanovisku agentury se nicméně navrhuje zavést systém způsobilosti pro všechny pracovníky, kteří vykonávají úkoly ovlivňující leteckou bezpečnost na letišti nebo v jeho blízkosti (například tedy pro všechny pracovníky, kteří mají povolení vstupu na letištní plochu bez doprovodu), což u velkých letišť (možnost 3A) povede k jen určitému mírnému zlepšení, protože na nich jsou již tyto postupy většinou uplatňovány (například na dobrovolném základě odvětvím letecké dopravy). Mnohem významnější bude tento vliv u možnosti 3B, zejména vezmeme-li v úvahu skutečnost, že soustavný nárůst dopravy povede k intenzivnějšímu využívání letišť, která jsou dosud „menší“, a dostupnost ultralehkých letadel s tryskovým pohonem (VLJ) na trhu povede k většímu využívání obchodních aerotaxi, jež využívají služeb letišť spadajících právě pod možnost 3B. Z důvodů přiměřenosti nebudou na menší letiště nejspíše kladeny požadavky na zavedení složitých systémů způsobilosti, takže i u možnosti 3C bude vliv pouze nepříliš významný.

- Navrhovaná centralizace tvorby předpisů povede k tomu, že budou uvolněni někteří ze současných odhadovaných 99 pracovníků na plný úvazek, kteří se těmto úkolům ve státech EU 27 + 4 věnují. Předpokládá se, že ve státech zůstane pro tuto činnost zapotřebí zhruba 30 pracovníků na plný úvazek (kteří se budou zabývat letišti nespádajícími do oblasti působnosti EU a budou se podílet na vypracovávání společných předpisů). To znamená, že zhruba 70 pracovníků (na plný úvazek) bude možno na vnitrostátní úrovni převést z tvorby předpisů na certifikaci a dohled (tj. přírůstek 17% k současným odhadovaným 400). Jelikož všechny státy soustředí v současnosti své zdroje na velká letiště, bude u možnosti 3A vliv neutrální, zatímco ovšem u možnosti 3B, kam bude možno uvolněné prostředky predisponovat, bude vliv významný. Vzhledem k objemu těchto prostředků a sociální významnosti menších letištních zařízení bude u možnosti 3C dopad rovněž neutrální.

Na závěr je možno uplatněním metodiky uvedené výše v odstavci 2.1.2 (kde se u bezpečnostních dopadů používá váha 3) a volbou příslušných ukazatelů výsledků pro specifické cíle v odstavci 2.4.5 přiřadit bezpečnostním dopadům u uvedených tří možností bodové hodnocení s ohledem na rozsah působnosti změny základního nařízení, jak uvádí tabulka 26:

Ukazatele výsledků týkající se bezpečnostních dopadů oblasti působnosti právních předpisů EU	Bodové hodnocení u možnosti:		
	3A	3B	3C
<b>Počet letišť, jichž se problematika týká</b>	<b>700</b>	<b>3000</b>	<b>4500</b>
Rozšíření normalizačních inspekcí	+ 2	+ 2	+ 2
Systém řízení u provozovatelů velkých letišť	+ 1	+ 3	+ 2
Ukazatele bezpečnosti letišť	+ 1	+ 1	+ 1
Letiště v základním nařízení	- 3	+ 3	0
Přijetí společných prováděcích pravidel	+ 2	+ 3	+ 2
Vývoj přílohy 14 dokumentu ICAO	+ 1	+ 1	+ 1
Účast na aktivitách GASR	+ 1	+ 1	+ 1
Nové státy přistoupivší k EASA	0	0	0
Systémy způsobilosti letištního personálu	+ 1	+ 3	+ 1
Pracovníci příslušných orgánů věnující se certifikaci a dohledu	0	+ 2	0
<b>CELKEM</b>	<b>+ 6</b>	<b>+ 19</b>	<b>+ 10</b>
<b>VÁŽENÝ SOUČET (počet bodů x váha 3 u bezpečnosti)</b>	<b>+ 18</b>	<b>+ 57</b>	<b>+ 30</b>

**Tabulka 26. Bodové hodnocení bezpečnostních dopadů rozšíření působnosti právních předpisů EU**

## 2.6.4 Hospodářské důsledky

### 2.6.4.1 Normalizační kontroly prováděné agenturou

K rozšíření normalizačních inspekcí, které EASA provádí u příslušných orgánů (již zavedeno pro oblast letové způsobilosti), na oblast letišť dojde podle současného všeobecného plánu pravidelných auditů, kde inspekční návštěvy probíhají jednou za dva roky (tedy s četností 1:2 = 0,5 inspekční návštěvy ročně). Mimoto mohou být za zvláštních okolností prováděny i ad hoc inspekce, čímž se četnost zvýší odhadem o 10 %, tedy na 0,55 inspekce za rok.

Tyto návštěvy trvají obvykle 5 dní a provádí je skupina tří auditorů pro oblast letišť<sup>18</sup>. V nejnákladnějším případě budou všichni tři auditoři pracovníky agentury EASA. Tento nejméně příznivý případ je v tomto posouzení dopadu brán v potaz. Průměrná pracovní náročnost jedné inspekční návštěvy tedy činí 5 dní x 8 hodin x 3 osoby = 120 pracovních hodin.

Jelikož se četnost inspekcí odhaduje na 0,55 návštěvy za rok, znamená to, že v průměru **je na jednu normalizační inspekci provedenou agenturou u jednoho příslušného orgánu během dvouletého plánovacího období zapotřebí (120 x 0,55 =) 66 pracovních hodin.**

Ovšem podle zmíněného nařízení 736/2006 se budou auditoři agentury pro oblast letišť muset podílet na vypracovávání a provádění změn protokolů z auditů a auditních dotazníků. Dále se budou muset podílet na vypracovávání plánů, koordinaci návštěv a jejich přípravě, vypracovávání zpráv o výsledcích a sledování případných nápravných opatření. Proto se předpokládá, že počet pracovních hodin, které agentura vynaloží na normalizaci jednoho příslušného orgánu, bude odhadem v průměru přinejmenším 3,5krát vyšší (k jednomu týdnu vlastní návštěvy přibude 2,5 týdnů úřední práce) než výše uvedených 66 hodin za rok.

To znamená, že **EASA vynaloží ročně v průměru 66 x 3,5 = 231 hodin na normalizaci jednoho příslušného orgánu v oblasti letišť**, počítáme-li vlastní návštěvu a příslušnou úřední práci před návštěvou a po ní.

V rozpočtu agentury (hlavy 1 a 2) na rok 2008 jsou náklady na personál čítající v průměru 338 pracovníků (na platy + administrativu, avšak bez cestovních výdajů) zhruba 43,8 milionů EEU. To znamená, že náklady na jeden plný pracovní úvazek v EASA činí kolem 130 000 EUR za rok, a to včetně zástupců na dobu určitou ve třídě B, smluvních zástupců a pomocných sil. Ovšem personál, který je významný z hlediska tohoto posouzení dopadu, sestává většinou ze zástupců na dobu určitou ve třídě A. U nich se náklady odhadují o 15 % výše, tedy na 150 000 EUR za rok. Jeden rok (365 dní) má 52 sobot a stejný počet nedělí a dále je třeba brát v potaz zhruba 30 dní dovolené a 16 státních svátků. Na pracovní činnost tedy zůstává 365 – 104 – 30 – 16 = 215 dní. Odečteme-li ještě 5 dní na pracovní neschopnost a jinou nepřítomnost, dostáváme čistý počet 210 odpracovaných dní za rok. Za předpokladu 7,5 pracovních hodin za den to představuje 1575 pracovních hodin za rok. Předpokládá se, že kolem 20 % z tohoto času je věnováno běžným činnostem, plánování, vypracovávání zpráv a dalším administrativním úkolům, takže „zúčtovatelných“ hodin je zhruba 1260. Cena jedné zúčtovatelné hodiny pracovníka agentury tedy leží na úrovni 120 EUR (tj. 150 000/1260) (bez režie, která se uplatňuje pouze u certifikačních činností, jež se tohoto posouzení dopadu netýkají). Cestovní výdaje se odhadují ve výši kolem 25 EUR za hodinu, protože normalizační inspekce musejí probíhat na celém kontinentu, včetně jeho okrajových zemí. Proto se celkové náklady jedné zúčtovatelné hodiny pracovníka agentury odhadují pro účely tohoto posouzení dopadu na úrovni 145 EUR (včetně cestovních výdajů).

Závěrem tedy jak v tomto odstavci, tak v celém tomto posouzení dopadu představuje **jeden plný úvazek pracovníka agentury**:

- průměrné náklady 150 000 EUR ročně,
- **210 pracovních dní** a 1260 zúčtovatelných hodin v hodnotě 120 EUR + 25 EUR cestovních výdajů za hodinu.

V odstavci 2.6.2.4 byl počet orgánů, jichž se inspekce týkají, odhadnut na 46, což znamená, že normalizační inspekce všech příslušných orgánů představují celkovou roční zátěž ve výši:

<sup>18</sup> Podle článku 6.1 nařízení Komise (ES) č. 736/2006 ze dne 16. května 2006 o pracovních postupech Evropské agentury pro bezpečnost letectví pro provádění normalizačních inspekcí musí skupina auditorů sestávat přinejmenším ze tří členů, přičemž jeden nebo dva členové mohou být dočasně vysláni svými členskými státy.

- 231 hodin x 46 orgánů = přibližně 10 626 zúčtovatelných hodin ročně,
- což děleno 1260 odpovídá **zhruba 9 plným pracovním úvazkům na ředitelství pro schvalování a normalizaci** (trvalý stav po přechodu).
- Tento počet inspektorů si vyžádá **jednoho dalšího vedoucího sekce a jednoho asistenta, čímž se počet pracovních úvazků zvýší na 11**. Vynásobeno částkou 150 000 EUR tak dostáváme odhad celkových nákladů agentury ve výši zhruba 1 650 000 EUR ročně.

Normalizační inspekce ovšem vyžadují práci i od kontrolovaných orgánů. Předpokládá se, že ty zaměstnají jednoho koordinátora na každých 5 dní, po které inspekce probíhá (= 37,5 pracovních hodin). Vynásobením 37,5 pracovních hodin četností 0,55 inspekce za rok dostáváme 21 pracovních hodin ročně, které musí každý orgán vynaložit. Ovšem i tyto orgány musejí vyplňovat otázky a poskytovat informace. Předpokládá se proto, že v průměru budou muset na audit ze strany EASA v oblasti letišť vynaložit dvojnásobek času, tedy 42 pracovních hodin ročně. Celkově při 46 dotčených orgánech to představuje

- 42 hodin x 46 orgánů = přibližně 1932 pracovních hodin ročně,
- tedy zhruba 1,5 plného pracovního úvazku na celou EU 27 + 4,
- a předpokládáme-li průměrné mzdové náklady 110 EUR (2006) na jednu pracovní hodinu (cestovní náklady 0, protože inspekce probíhá v prostorách orgánu) představují náklady jednoho pracovníka na plný úvazek 138 600 EUR = zhruba 207 900 EUR ročně na celkem 46 dotčených orgánů v rámci EU 27 + 4 (včetně nově přistoupivších států).

Výše uvedený předpoklad nákladů kolem 110 EUR za hodinu u orgánů je zdůvodněn tím, že podle údajů, které má agentura k dispozici pro certifikaci, jsou průměrné náklady odborných pracovníků těchto orgánů zhruba o 9 % nižší než u pracovníků agentury – a částka 120 EUR (náklady předpokládané u agentury) snížená o 9 % skutečně představuje 110 EUR za hodinu.

**Závěrem jsou náklady na rozšíření agenturních normalizačních inspekcí na oblast letišť, s uvážením skutečnosti, že provozovatelé letišť se této činnosti přímo nezúčastní, odhadovány tak, jak je uvedeno v tabulce 27.**

Parametr	U agentury	U všech 46 příslušných orgánů dohromady	U provozovatelů letišť	CELKEM
Počet plných prac. úvazků	11	1,5	0	<b>12,5</b>
Částka v tisících EUR	1650	208	0	<b>1858</b>

**Tabulka 27. Odhad nákladů normalizačních inspekcí v oblasti letišť**

O těchto nákladech se s ohledem na skutečnost, že počet orgánů se u možností 3A, 3B a 3C neliší, předpokládá, že zůstávají neměnné.

#### 2.6.4.2 Certifikace letišť

Při posuzování hospodářského dopadu rozšíření působnosti základního nařízení EASA na certifikaci letišť je třeba nejprve upozornit, že již v současnosti se na letiště a jejich provoz vztahují předpisy dvou vrstev:

- opatření ICAO uvedená v přílohách úmluvy o ICAO (zejména v příloze 14) a souvisejících dokumentech nebo technických příručkách,
- vnitrostátní předpisy pro bezpečnost letišť, obvykle s vazbou na provádění výše uvedených opatření ICAO do vnitrostátních právních předpisů.

Platná norma ICAO (tj. odstavec 1.4.1 svazku I přílohy 14, platný ode dne 27. listopadu 2003) však certifikaci vyžaduje pouze u letišť otevřených pro mezinárodní leteckou dopravu (čímž se běžně rozumí obchodní letecká doprava velkými letadly). Mimoto tato organizace doporučuje (odstavec 1.4.2 tamtéž) certifikovat všechna letiště otevřená pro veřejné využívání. V rámci EU se na základě nařízení 2408/199 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství jsou všechna letiště, jež jsou otevřena pro obchodní leteckou dopravu, otevřena také pro dopravu mezinárodní. Mimoto ze zásady volného pohybu osob v rámci EU také vyplývá, že všechna letiště otevřená pro veřejné využívání jsou také otevřena pro všeobecnou mezinárodní dopravu. Rozlišování mezi „mezinárodními“ a „otevřenými pro veřejné využívání“ ve zmíněných ustanoveních ICAO proto díky již zavedeným právním předpisům může v rámci EU ztrácet význam.

Ustanovení ICAO (norma + doporučený postup) již tedy v současnosti ukládají povinnost letiště (a příslušné služby) certifikovat. Ovšem jelikož ICAO nedefinuje pojem „otevřené pro veřejné využívání“ a uplatňování doporučení také není povinné a navíc v této věci neexistuje žádný zákonný předpis EU, je třeba k odhadu nákladů návrhů agenturou předběžně posoudit, do jaké míry jsou norma ICAO a doporučený postup v současnosti státy EU 27 + 4 prováděny, tedy kolik letišť je již certifikovaných, popřípadě u kolika letišť se s certifikací v nejbližší době počítá.

S ohledem na zásadu přiměřenosti analýzy se využívají údaje získané prostřednictvím GASR, jakkoli jsou jen dílčí. Konkrétně v tabulce 28 obsahuje sloupec na pravém kraji údaje o počtech certifikovaných letišť (nebo letišť, u nichž se certifikace v nejbližší době očekává), jak jsou uvedeny výše v odstavci 2.3.3.3. V dalších sloupcích této tabulky jsou údaje převzaté z tabulky 21 (odstavec 2.6.2.1).

Stát	LETIŠTĚ					
	veřejná	soukromá	společná civilní/ vojenská	aerokluby	CELKEM	oznámená jako certifikovaná*
Belgie	7	13	1	0	38	6
Česká republika	67	13	2	5	87	9
Dánsko	29	12	3	0	45	36
Estonsko	9	2	0	0	11	11
Finsko	38	44	0	0	85	28
Francie	345	51	3	13	441	70
Irsko	18	9	0	0	27	28
Itálie	49	29	9	0	99	50
Lotyšsko	3	1	0	0	4	8
Nizozemsko	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
Španělsko	87	3	9	0	102	42
Švédsko	29	83	1	0	154	99
Spojené království	72	71	0	0	148	142
<b>CELKEM</b>	<b>834</b>	<b>334</b>	<b>29</b>	<b>25</b>	<b>1350</b>	<b>701</b>

\* nebo jejichž certifikace členy pracovní skupiny GASR by měla v nejbližší době proběhnout.

## Tabulka 28. Porovnání mezi počtem certifikovaných letišť a celkovým počtem letišť

Z tabulky je vidět, že 17 států již certifikaci provedlo (nebo ji v krátké době plánuje) u 701 letišť. Zahrneme-li i ostatní státy EU 27 + 4, pro něž nejsou údaje k dispozici – a těch je 80 % (17 = 80 % z 31) – dospějeme k odhadu, že v rámci EU 27 + 4 již certifikace proběhla (nebo by měla v nejbližší době proběhnout) zhruba u  $701 + 80\% = 1260$  letišť.

Tento počet 1260 je značně vyšší než počet 700 letišť, který figuruje v možnosti 3A. Proto je třeba předpokládat, že při této možnosti si certifikace letišť nevyžádá u organizací žádné dodatečné náklady.

Naproti tomu u možnosti B, u níž se v odstavci 2.6.2.1 odhaduje, že bude dotčeno zhruba 3000 letišť, bude v tomto případě potřeba certifikovat přibližně 1740 dalších letišť (3000 – 1260 letišť již certifikovaných). Těchto 1740 letišť představuje ovšem z onoho celku 3000 letišť ta nejméně komplexní. Na jejich certifikaci (a následný pravidelný každoroční dohled) budou odhadem postačovat v průměru 2 inspektoři vyslaní příslušným orgánem, kterým audit zabere 2 dny (celkem tedy 4 pracovní dny = 30 pracovních hodin). Tento počet je třeba vynásobit čtyřmi, aby byly zahrnuty i přípravné práce před inspekční návštěvou a následné činnosti po ní, podobně jako tomu bylo u úředních prací potřebných k přípravě a následnému sledování normalizačních inspekcí EASA. Proto by na certifikaci jednoho letiště měl příslušný orgán vynaložit v průměru  $30 \times 4 = 120$  pracovních hodin. U celkem 1740 letišť tak dostáváme 208 800 pracovních hodin, což (vyděleno počtem 1260 hodin) dává zhruba 165 plných pracovních úvazků. Sociálními aspekty tohoto údaje se zabývá dále odstavec 2.6.7. Z hospodářského hlediska se předpokládá, že náklady na jeden plný pracovní úvazek představují v průměru za celou EU 27 + 4 (včetně nově přistoupivších států) částku 138 600 EUR. **Celkový odhad nákladů orgánů na další certifikaci letišť se tedy u možnosti 3B pohybuje na úrovni  $165 \times 138\,600 = 22\,869\,000$  EUR.**

U provozovatelů letišť se pracovní náročnost odhaduje na 1 osobu x 2 dny auditní návštěvy (tedy celkem 2 pracovní dny = 15 hodin), plus 3 dny na shromažďování a poskytování informací orgánu, tedy celkem 5 dní = 37,5 hodin. Vynásobením tohoto počtu hodin počtem 1740 letišť dostáváme celkem 65 250 pracovních hodin, což představuje zhruba 52 plných pracovních úvazků. Ve finančním vyjádření, za předpokladu týchž nákladů jako u orgánů, tj. 138 600 EUR na jeden plný pracovní úvazek, činí **roční náklady provozovatelů letišť v případě možnosti 3B celkem 7 207 200 EUR.**

U možnosti 3C je komplexnost dotčených letišť (tj. oněch 1500 letišť navíc vůči možnosti 3B) ještě nižší. Proto se předpokládá, že se pracovní náročnost na jedno další letiště může pohybovat na úrovni tří čtvrtin náročnosti u možnosti 3B, což znamená:

- 90 pracovních hodin pracovníka(ů) příslušného orgánu na jedno letiště,
- 28 hodin u provozovatele letiště.

Pro orgány představuje v případě možnosti 3C zatížení 135 000 pracovních hodin nad oněch 208 800 odhadovaných u možnosti 3B, tj. celkem 343 800 hodin čili zhruba 273 pracovních úvazků, což odpovídá odhadovaným nákladům ve výši 37 674 000 EUR ročně.

Pro provozovatele letišť představuje odhad zvýšení náročnosti  $28 \times 1500 = 42\,000$  pracovních hodin, které je třeba přičíst k oněm 65 250 hodinám odhadovaným pro možnost 3B. Dostáváme tak celkem k číslu 107 250 hodin, tj. kolem 85 plných pracovních úvazků, respektive 11 730 000 EUR.

**Závěrem lze dodatečné náklady na certifikaci letišť v důsledku rozšíření oblasti působnosti agentury na letiště, při uvážení skutečnosti, že agentura sama tuto činnost přímo provádět nebude, odhadnout tak, jak je uvedeno v tabulce 29.**



Parametr	U agentury	U všech 46 příslušných orgánů dohromady	U provozovatelů letišť	CELKEM
<b>Možnost 3A = 700 letišť</b>				
Počet plných prac. úvazků	0	0	0	<b>0</b>
Náklady (tis. EUR (2006))	0	0	0	<b>0</b>
<b>Možnost 3B = 3000 letišť</b>				
Počet plných prac. úvazků	0	165	52	<b>217</b>
Náklady (tis. EUR (2006))	0	22 869	7 207	<b>30 076</b>
<b>Možnost 3C = 4500 letišť</b>				
Počet plných prac. úvazků	0	273	85	<b>358</b>
Náklady (tis. EUR (2006))	0	37 674	11 730	<b>49 404</b>

**Tabulka 29. Odhadované náklady certifikace letišť**

#### 2.6.4.3 Systém řízení bezpečnost a jakosti

Podle navrhovaného právního předpisu se na provozovatele „velkých“ letišť bude vztahovat nejenom požadavek certifikace, ale bude jim také uložena povinnost zavést systém řízení bezpečnosti a jakosti (S+QMS), který bude zahrnovat všechny vnitřní postupy provozovatele letiště jakožto společnosti, jak je uvedeno v příslušné letištní příručce, s cílem soustavného zlepšování na základě stálého sběru a analýzy údajů týkajících se bezpečnosti.

Je třeba připomenout, že odstavec 1.5.3 přílohy 14 dokumentu ICAO (změna 8 platná od 23 listopadu 2006) vyžaduje, aby certifikovaní provozovatelé letišť zavedli systém řízení bezpečnosti, který přinejmenším:

- a) určí bezpečnostní rizika,
- b) zajistí provádění nápravných opatření potřebných k udržení přijatelné úrovně bezpečnosti,
- c) zajistí soustavné sledování a pravidelné hodnocení dosažené úrovně bezpečnosti,
- d) bude zaměřen na soustavné zvyšování celkové úrovně bezpečnosti.

Stanovisko EASA k této věci nejenže zahrnuje výše uvedené předpisy ICAO v části B navrhovaných základních požadavků, ale také výslovně na provozovatelích letišť požaduje, aby pro zajištění trvalé shody se základními požadavky na letiště spolupracovali podle potřeby i s dalšími organizacemi, jako jsou například provozovatelé letadel, poskytovatelé služeb letecké navigace, poskytovatelé pozemních odbavovacích služeb, popřípadě další organizace, jejichž činnost může mít vliv na bezpečnost letadel.

Znamená to tedy, že se navrhovanými právními předpisy EU poněkud rozšíří záběr systému řízení bezpečnosti u certifikovaných provozovatelů „velkých“ letišť (tj. oněch 700 odhadovaných u možnosti 3A) tak, aby zahrnoval i styčné body s dalšími společnostmi, jejichž činnosti mohou ovlivňovat leteckou bezpečnost na letištích nebo v jejich blízkosti. Z těchto dalších společností jsou provozovatelé letecké dopravy a poskytovatelé letových navigačních služeb již v současnosti povinni podle jiných právních předpisů mít takový systém

řízení zavedený, takže pro ně nebude návrh agentury představovat žádné další břemeno. Naproti tomu bude mít dopad na 1000 poskytovatelů pozemních odbavovacích služeb, jejichž počet byl odhadnut v odstavci 2.6.2.3.

Ovšem podle pokynů Komise pro hodnocení nákladů předem se v případě, že je již nějaká povinnost uložena mezinárodně, mají zvažovat pouze náklady dodatečných požadavků ukládaných navrhovanými právními předpisy EU. V tomto případě lze tedy „původ“ požadavku na systém řízení bezpečnosti připsat z 95 % ICAO, zatímco na navrhovanou právní úpravu EU (tj. na řízené styčné plochy) připadá pouze zbývajících 5 %. Předpokládá se, že pro oněch 700 letišť v případě možnosti 3A to bude představovat dodatečné náklady ve výši zhruba 5 % současných nákladů na řízení bezpečnosti a jakosti. Předpokládáme-li, že se systému řízení bezpečnosti a jakosti věnují na jednom letišti v průměru 3 pracovníci na plný úvazek, znamená tato další náročnost 0,15 pracovního úvazku na jedno letiště, tedy zhruba 190 pracovních hodin nebo 20 790 EUR ročně. **Pro 700 letišť, jichž se to týká, to celkově představuje zhruba 105 plných pracovních úvazků a částku okolo 14 553 000 EUR ročně.**

Předpokládá se, že podobný objem (tj. přibližně 100 plných pracovních úvazků) bude muset na splnění těchto požadavků vynaložit 1000 poskytovatelů pozemních odbavovacích služeb. U nich se mzdové náklady odhadují o 10 % níže než u provozovatelů letišť (tj. na 124 740 EUR na jeden plný pracovní úvazek), čímž dostáváme celkové náklady na úrovni **12 474 000 EUR ročně**. U příslušných orgánů ani u agentury se v této oblasti žádné dodatečné náklady nepředpokládají.

Ovšem v základních požadavcích, jež jsou přílohou stanoviska EASA v této věci, se také navrhuje u letišť, jež neslouží pravidelné obchodní letecké dopravě, tyto požadavky na systém řízení bezpečnosti a jakosti zmírnit. Těmto rozlišovacím kritériím se již také dostalo široké podpory zainteresovaných stran, jak shrnuje tabulka 30.

Rozlišovací parametr	Reakce zainteresovaných stran	Stanovisko agentury
K provozu letiště je zapotřebí více než 5 osob	Nepodporují	Nenavrhuje se
Otevřené i za podmínek IMC nebo provozované i za tmy	Řada účastníků souhlasí s tím, že provoz IFR je složitější než VFR.	Ve stanovisku se navrhuje jako rozlišovací parametr, protože pravidelná letecká doprava probíhá jako IFR.
Více než 50 000 pohybů ročně	Účastníci konstatují, že jelikož počet nehod je velmi nízký, ale přitom jediná havárie velkého cestovního letadla si může vyžádat i kolem 100 obětí na životech, je velikost letadel ještě důležitější než četnost nehod.	Agentura tedy navrhuje používat jako rozlišovací kritérium skutečnost, že jsou zajišťovány obchodní letecké služby (kam spadají i časté charterové lety). Tím se vylučují aerotaxi, jejichž úlohu mohou plnit malá letadla.
MTOM > 10 t nebo certifikovaný počet sedadel pro 19 cestujících nebo více		Kritérium není zatím zapotřebí. Může být ovšem použito v budoucnu, snad s odkazem na MTOM = 5,7 t <sup>19</sup> .

**Tabulka 30. Rozlišovací kritéria**

To znamená, že se nákladům na formální systém řízení bezpečnosti a jakosti a na příslušnou příručku podle názoru agentury vyhne oněch dalších 2300 z letišť spadajících pod možnost 3B (3000 – 700 spadajících pod možnost 3A). V předchozím odstavci 2.6.4.2 bylo odhadnuto, že zhruba 1260 jich již je v rámci EU 27 + 4 certifikovaných (nebo jsou certifikována) podle požadavků ICAO, takže v současnosti jsou povinna mít zavedený plný systém řízení bezpečnosti. Jelikož v návrhu agentury se tato povinnost omezuje pouze na 700 letišť (tj. v souladu s normou ICAO, ale aniž by se vyžadovaly nepovinné doporučené postupy), zjišťujeme, že 560 letišť v případě možnosti 3B (tj. 1260 – 700) bude tohoto břemene zbaveno. U těchto středně velkých a malých letišť se ušetřené pracovní síly na systém řízení bezpečnosti a jakosti odhaduje na pouhých 0,5 plného pracovního úvazku, tedy 630 pracovních hodin ročně a 69 300 EUR (2006) ročně.

V případě možnosti 3B, kde se tyto náklady snímají z 560 provozovatelů letišť, bude takto možno ušetřit 280 pracovníků na plný pracovní úvazek, jejichž odhadované náklady činí 38 808 000 EUR ročně. Jelikož tato letiště zajišťují přepravu výrazně méně než 1 milionu cestujících ročně, předpokládá se, že se to významně nedotkne žádného poskytovatele pozemních odbavovacích služeb. Tento přínos však bude snížen o oněch 105 plných pracovních úvazků u provozovatelů letišť a 14 553 000 EUR ročně již počítaných, protože možnost 3B zahrnuje oněch 700 zvažovaných u možnosti 3A. Závěrem tedy **čistý přínos možnosti 3B pro provozovatele letišť bude činit:**

- **+105 – 280 = -175 pracovníků na plný pracovní úvazek,**
- **14 553 – 38 808 = - 24 255 000 EUR ročně.**

U poskytovatelů pozemních odbavovacích služeb bude vliv stejný jako u možnosti 3A.

U možnosti C je tato záležitost z hlediska oněch dalších 1500 letišť neutrální, protože na těchto menších letištních plochách žádný systém řízení bezpečnosti a jakosti zaveden není a není reálné očekávat jeho zavádění ani v budoucnu. Čistý výsledek tedy bude stejný, jako u možnosti 3B (viz výše).

**Závěrem je možno odhadnout dodatečné náklady (nebo snížení nákladů) na formální systém řízení bezpečnosti a jakosti na letištích vyplývající ze základních požadavků navrhovaných agenturou tak, jak je uvedeno v tabulce 31.**

Parametr	U agentury a orgánů	U provozovatelů letišť	U poskytovatelů odstavovacích služeb	CELKEM
<b>Možnost 3A = 700 letišť</b>				
Počet plných prac. úvazků	0	105	100	<b>205</b>
Náklady (tis. EUR)	0	14 553	12 474	<b>27 027</b>
<b>Možnost 3B = 3000 letišť</b>				
Počet plných prac. úvazků	0	- 175	100	<b>- 75</b>
Náklady (tis. EUR (2006))	0	- 24 255	12 474	<b>- 11 781</b>

<b>Možnost 3C = 4500 letišť</b>				
Počet plných prac. úvazků	0	- 175	100	- 75
Náklady (tis. EUR (2006))	0	- 24 255	12 474	- 11 781

**Tabulka 31. Odhadované dodatečné náklady (nebo snížení nákladů) na systém řízení bezpečnosti a jakosti**

#### 2.6.4.4 Náklady škod vzniklých během pojiždění a stání

V současnosti neexistují žádné spolehlivé nástroje k vyhodnocení přesnosti kvantitativních vlivů nových zákonných opatření v oblasti bezpečnosti, takže vypracovat přesné hospodářské odhady je velmi obtížné.

V odstavci 2.6.3 bylo ovšem konstatováno, že všechny tři možnosti mají kladné bezpečnostní dopady, přičemž u možnosti 3C je dopad téměř dvakrát lepší než u možnosti 3A a u možnosti 3B je dopad třikrát lepší než u možnosti 3A. Mimoto bylo v odstavci 2.3.1.9 zjištěno, že náklady leteckých nehod a incidentů způsobených letištními faktory (infrastruktura, zařízení, provoz) činí v rámci EU 27 + 4 celkem zhruba 1164 milionů EUR ročně (v eurech roku 2006).

Předpokládá se tedy, že jelikož je možnost 3A z hlediska zvýšení bezpečnosti příznivá, nemohou být její hospodářské dopady nulové. Na druhé straně se hospodářský přínos odhaduje velice opatrně na pouhé jedno procento, což znamená, že by úspory ze škod, jimž se předejde, činily 11 640 000 EUR (2006) ročně.

Jelikož se možnost 3C posuzuje jako dvakrát lepší, pokud jde o dopady na bezpečnost, předpokládá se u ní přínos ve výši 2 %, což – jakkoli je i tento odhad velice opatrný – značí uspořené náklady ve výši 23 280 000 EUR (2006) ročně.

Konečně u možnosti 3B (jež je trojnásobně lepší než možnost 3A) se přínos odhaduje na 11 640 x 3 = 34 920 000 EUR ročně.

#### 2.6.4.5 Společné předpisy

Nové navrhované právní předpisy mají představovat právní základ pro společné provádění opatření ICAO v rámci EU 27 + 4, kterým se nahradí vnitrostátní právní předpisy pro tuto oblast. To proběhne většinou přijetím společných prováděcích pravidel, popřípadě specifikací Společenství.

S tím, že odhad počtu pracovníků věnujících se normalizaci byl již proveden v odstavci 2.6.4.1, se předpokládá, že na tvorbu předpisů v oblasti letišť bude v EASA zapotřebí šest pracovníků na plný úvazek (1 vedoucí + 4 výkonní pracovníci + 1 asistent) a další dva pracovníci budou zapotřebí k tomu, aby pro tuto činnost vypracovávali podkladové analýzy údajů týkajících se bezpečnosti letišť a údaje pro výzkum v této oblasti.

**Celkem se tedy předpokládá, že si v agentuře tato činnost vyžádá (vedle toho, co bylo u normalizace odhadnuto v odstavci 2.6.4.1) 8 plných pracovních úvazků, což představuje 1 200 000 EUR ročně.**

Ovšem v odstavci 2.3.3.3 bylo odhadnuto, že v současnosti se tvorbě předpisů věnuje v rámci EU 27 + 4 celkem 99 pracovníků na plný úvazek. Centralizací tvorby předpisů se podle názoru agentury uvolní z těchto zdrojů:

- případě možnosti 3A zhruba 30% zmíněných zdrojů, protože v takovém případě bude řada letišť podléhat i nadále vnitrostátním předpisům. Úspory představují přibližně 30 pracovníků na plný úvazek a tedy 4 158 000 EUR ročně;
- v případě možnosti 3B, která se týká všech letišť otevřených pro veřejné využívání, zhruba 60 % zdrojů, což představuje úsporu 60 pracovníků na plný úvazek a částku 8 316 000 EUR ročně; přibližně 40 pracovníků na plný úvazek bude stále ještě v jednotlivých státech zapotřebí na vypracovávání bezpečnostních předpisů pro letiště mimo působnost právních předpisů EU nebo ke stanovování prováděcích opatření na vnitrostátní úrovni pro plochy v blízkosti letišť. Určitou práci si může vyžádat také tvorba předpisů v rámci systému EASA, k němuž tyto státy také přísluší;
- konečně v případě možnosti 3C by se dalo ušetřit 70 % práce, tj. 70 pracovníků na plný úvazek neboli 9 702 000 EUR ročně. I tomto případě se ovšem předpokládá, že z každého státu bude zapotřebí 1 pracovník na plný úvazek, aby se podílel na vypracovávání společných předpisů.

U provozovatelů letišť se nepředpokládají žádné dodatečné náklady, i když z centralizace tvorby předpisů může i pro ně plynout určitý malý hospodářský přínos, který zde není kvantifikován (účast na procesu prostřednictvím sdružení na celokontinentální úrovni a jednání pouze s jednou normotvornou organizací týkající se jen jednoho souboru předpisů). Stejný slabý přínos (tj. jediný soubor předpisů platných pro všechna letiště otevřená pro veřejné využívání v rámci EU 31 + 4) se může projevit i provozovatelů letecké dopravy.

**Lze tedy shrnout, že centralizace tvorby předpisů povede na úrovni států k úspoře 4 158 000 EUR ročně v případě možnosti 3A, 8 316 000 EUR ročně v případě možnosti 3B a 9 702 000 EUR v případě možnosti 3C, naproti tomu u agentury si vyžádá dodatečné náklady ve výši 1 200 000 EUR. V každém případě to bude v měřítku celého Společenství představovat přínos.**

#### 2.6.4.6 Systém způsobilosti letištního personálu

Přínosy pro bezpečnost, odhadované výše, budou také plynout z lepších a lépe uplatňovaných systémů způsobilosti pracovníků, jejichž činnost může mít vliv na leteckou bezpečnost na letištích nebo v jejich blízkosti.

Pokud jde o možnost 3A, předpokládá se, že takových pracovníků je na oněch 700 letištích, jichž se to týká, v průměru po 70 (včetně pracovníků odbavovacích služeb). Z těchto 700 letišť jich pouze 160 registruje více než 1 milion cestujících (viz odstavec 2.6.2.3). Tam by se problematika mohla týkat stovek pracovníků. Například společnost Aéroport de Paris spravuje 14 letišť s personálem čítajícím zhruba 10 000 osob (tj. kolem 700 osob na jedno letiště, ovšem včetně pozemních činností a služeb, které na bezpečnost letecké dopravy nemají přímý vliv). U zbývajících 540 letišť se ovšem předpokládá že počet pracovníků, jichž se problematika bezpečnosti týká, nepřesahuje 50. Dále se předpokládá že pracovní náročnost, kterou představuje jejich školení, bude v průměru činit 1 den na osobu za rok, celkem tedy  $70 \times 700 \times 1 = 49\,000$  dní ročně = 367 500 pracovních hodin (290 plných pracovních úvazků). U těchto pracovníků budou celkové náklady činit zhruba  $124\,740 \text{ EUR} \times 290$  plných pracovních úvazků = **36 175 000 EUR** (2006) ročně.

U možnosti 3B je průměrná velikost dalších letištních organizací mnohem menší, předpokládá se tedy, že se záležitost týká v průměru 10 pracovníků na jedno další letiště. Uplatněním stejné logiky jako výše dostáváme pro 2300 letišť (tj. 3000 – 700 letišť zvažovaných již u možnosti 3A)  $10 \times 2300$  letišť  $\times$  1 den = 23 000 dní celkem, což znamená 172 500 hodin ročně (neboli 137 plných pracovních úvazků) získaného školení a představuje náklady 17 089 000 EUR

ročně. Tyto náklady se přičítají k částce odhadnuté v případě možnosti 3A. Náklady v případě možnosti 3B se tedy odhadují na  $36\,175 + 17\,089 = 53\,264\,000$  EUR ročně.

**Možnost 3C** se vztahuje na velmi malá polní letiště, kde se předpokládají pouhé 3 osoby na jedno další letiště (jichž je 1500). To představuje oproti možnosti 3B navíc celkem 4 500 pracovníků, na jejichž školení je třeba vynaložit 33 750 hodin ročně (přibližně 27 plných pracovních úvazků), což představuje částku 3 368 000 EUR ročně. Celkové roční náklady tedy činí  $53\,264 + 3\,368 = 56\,632\,000$  EUR.

#### 2.6.4.7 Technické předpisy ve specifikacích Společenství

Pozvedne-li se většina podrobných technických předpisů na úroveň specifikací Společenství, bude to mít rovněž za následek hospodářský přínos, například:

- zjednodušený (a tedy levnější) postup pro jejich přijetí a řízení,
- možnost delegovat je na dobrovolné odvětvové normy, což znamená menší zatížení daňových poplatníků,
- rychlejší změny v reakci na vývoj techniky a tedy menší překážky tomu, aby se nové výrobky dostaly na trh,
- větší pružnost certifikačního řízení a tedy snížení počtu pracovních hodin vynaložených na jednání mezi regulátorem a regulovaným subjektem.

Tyto přínosy by se však daly jen velmi obtížně kvantifikovat nějakým jednoduchým způsobem, na druhé straně použití ekonometrických modelů by bylo nepřiměřeně náročné. Proto nejsou tyto hospodářské přínosy v tomto posouzení dopadu kvantifikovány.

#### 2.6.4.8 Souhrn hospodářských dopadů

Vycházejí ze závěrů předchozích pododstavců 2.6.4.1 až 2.6.4.7 je možno sestavit souhrnnou tabulku pro porovnání hospodářského dopadu oněch tří možností týkajících se působnosti právních předpisů EU – viz. tabulka 32.

Odhadované náklady působnosti právních předpisů EU	Částka, tis. EUR (2006) ročně		
	3A	3B	3C
Počet letišť	700	3000	4500
Rozšíření normalizačních inspekcí	1 858	1 858	1 858
Letiště zahrnuta do základního nařízení (tj. certifikace)	0	30 076	49 404
Provozovateli velkých letišť zavedeny řídicí systémy	27 027	-11 781	-11 781
Náklady škod vzniklých během pojiždění a stání	- 11 640	- 34 920	- 23 280
Přijetí společných prováděcích pravidel	- 4 158	- 8 316	- 9 702
Systémy způsobilosti letištního personálu	36 175	53 264	56 632
Pracovníci agentury věnující se tvorbě předpisů a bezpečnostním analýzám	zahrnuto již výše		
Pracovníci příslušných orgánů věnující se certifikaci a dohledu			
Technické předpisy v rámci specifikací Společenství	nevyčísleno		
<b>CELKEM</b>	<b>49 262</b>	<b>30 181</b>	<b>63 131</b>

**Tabulka 32. Souhrn hospodářských dopadů právních předpisů EU**

Vidíme, že možnost 3C by byla nejnákladnější a možnost 3B nejméně nákladná. Finanční vyjádření je v tabulce 33 převedeno na bodové hodnocení:

Ukazatele výsledků významné z hlediska hospodářských dopadů působnosti právních předpisů EU	Bodové hodnocení pro možnost		
	3A	3B	3C
<b>Počet letišť</b>	<b>700</b>	<b>3000</b>	<b>4500</b>
Rozšíření normalizačních inspekcí	- 3	- 3	- 3
Letiště zahrnuta do základního nařízení (tj. certifikace)	0	- 2	- 3
Provozovateli velkých letišť zavedeny řídicí systémy	- 2	2	2
Náklady škod vzniklých během pojiždění a stání	1	3	2
Přijetí společných prováděcích pravidel	1	2	3
Systémy způsobilosti letištního personálu	- 1	- 2	- 3
Pracovníci agentury věnující se tvorbě předpisů a bezpečnostním analýzám	0	0	0
Pracovníci příslušných orgánů věnující se certifikaci a dohledu	0	0	0
Technické předpisy v rámci specifikací Společenství	0	0	0
<b>SOUČET</b>	<b>- 5</b>	<b>0</b>	<b>- 2</b>
<b>VÁŽENÝ SOUČET (součet x váha 2 u hospodářského dopadu)</b>	<b>- 10</b>	<b>0</b>	<b>- 4</b>

**Tabulka 33: Bodové hodnocení hospodářských dopadů působnosti právních předpisů EU**

#### 2.6.5 Vliv na životní prostředí

Nic v předmětném návrhu právního předpisu není zaměřeno tak, aby se zvýšil dopravní provoz, vybudovala nová infrastruktura nebo zmírnily předpisy na ochranu životního prostředí. Vliv každé ze tří zvažovaných možností je tedy považován vzhledem k životnímu prostředí za neutrální.

#### 2.6.6 Sociální dopady

Až bude návrh na rozšíření systému EASA na letiště přijat, lze očekávat tři hlavní dopady:

- Systematické konzultace se zainteresovanými stranami, které jsou nedílnou součástí systému EASA, budou neprodleně rozšířeny i na oblast letišť, kdy budou do poradního výboru pro bezpečnostní normy (SSCC) začleněny zastupitelské orgány a bude se pokračovat nejenom se skupinami odborníků, ale i s veřejnými konzultacemi prostřednictvím NPA. To přispěje obecně nejenom k vypracování dokonalejších předpisů, ale také ke zvýšení solidarity mezi občany, jichž se to týká, a vznikne tak velice solidní základna k tomu, aby bylo možno hájit evropská stanoviska na celosvětové úrovni.
- Pracovníci plnící úkoly, které by mohly ovlivnit leteckou bezpečnost na letištích nebo v jejich blízkosti, budou pro tuto činnost kvalifikovanější, uvážíme-li, že většina celkových nákladů, jak byly pro všechny tři možnosti odhadnuty v odstavci 2.6.4.8, připadá na zvyšování kvalifikace pracovníků. U možnosti 3B hospodářská hodnota zvýšeného školení a kvalifikace dokonce převyšuje celkové náklady (díky úsporám dosahovaným v jiných oblastech); takže ze sociálního hlediska se díky návrhu zvýší jak kvalita zaměstnání v rámci EU 27 + 4, tak konkurenceschopnost systému EU.

- A konečně se díky navrhované centralizaci tvorby předpisů uvolní některé pracovníky, kteří se této činnosti ve státech EU 27 + 4 věnují. To je ovšem jediný případ, kdy bude zapotřebí méně pracovníků; naproti tomu, jak vyplynulo z hospodářského hodnocení, o němž je pojednáno v předchozích odstavcích, budou v jiných ohledech zapotřebí další pracovní síly, jak v souhrnu ukazuje tabulka 34.

Pracovní náročnost (plné pracovní úvazky)	Agentura	Orgány	Provozovatelé letišť	Poskytovatelé odbavovacích služeb	CELKEM
<b>Možnost 3A = 700 letišť</b>					
Normalizace	11	2	0	0	<b>13</b>
Certifikace	0	0	0	0	<b>0</b>
Systém řízení bezpečnosti a jakosti	0	0	105	100	<b>205</b>
Společné předpisy	8	- 30	0	0	<b>- 22</b>
Kvalifikovanost personálu	0	0	145	145	<b>290</b>
<b>CELKEM</b>	19	-28	250	245	<b>486</b>
<b>Možnost 3B = 3000 letišť</b>					
Normalizace	11	2	0	0	<b>13</b>
Certifikace	0	165	52	0	<b>217</b>
Systém řízení bezpečnosti a jakosti	0	0	- 175	100	<b>- 75</b>
Společné předpisy	8	- 60	0	0	<b>- 52</b>
Kvalifikovanost personálu	0	0	282	145	<b>427</b>
<b>CELKEM</b>	19	107	159	245	<b>530</b>
<b>Možnost 3C = 4500 letišť</b>					
Normalizace	11	2	0	0	<b>13</b>
Certifikace	0	273	85	0	<b>358</b>
Systém řízení bezpečnosti a jakosti	0	0	- 175	100	<b>- 75</b>
Společné předpisy	8	- 70	0	0	<b>- 62</b>
Kvalifikovanost personálu	0	0	309	145	<b>354</b>
<b>CELKEM</b>	19	205	219	245	<b>688</b>

**Tabulka 34. Nově vytvořená pracovní místa (v počtech plných pracovních úvazků)**

Z tabulky 34 je zřejmé, že možností 3C by se mohlo vytvořit zhruba 700 pracovních míst ve vysoce kvalifikované oblasti letecké bezpečnosti. Možností 3A by mohlo vzniknout zhruba 480 pracovních míst, ovšem kolem 30 pracovníků příslušných orgánů bude třeba převést na jinou činnost. Konečně možností 3B by se vytvořilo o něco více než 500 nových pracovních míst, ovšem ve všech organizacích, jichž se věc týká, by byly znatelné další nároky na pracovní síly, i když v soukromém sektoru čtyřnásobně více než v sektoru veřejném. Ve všech případech bude nárůst počtu pracovníků agentury nižší než 20 osob.

V tabulce 35 jsou výše uvedené úvahy převedeny na bodové hodnocení příslušných ukazatelů výsledků.



Ukazatele výsledků týkající se sociálních dopadů působnosti právních předpisů EU	Bodové hodnocení u možnosti:		
	3A	3B	3C
Rozšíření normalizačních inspekcí	1	1	1
Provozovateli velkých letišť zavedeny řídicí systémy	2	- 1	- 1
Letiště zahrnuta do základního nařízení (tj. certifikace)	0	2	2
Přijetí společných prováděcích pravidel	- 1	- 2	- 2
Systémy způsobilosti letištního personálu	1	3	2
<b>SOUČET</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>VÁŽENÝ SOUČET (součet x váha 2 u sociálních dopadů)</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>4</b>

**Tabulka 35. Bodové hodnocení sociálních dopadů souvisejících s působností návrhu**

#### 2.6.7 Vliv na další požadavky v oblasti letectví mimo současnou působnost EASA

Ve stanovisku agentury EASA k regulaci bezpečnosti a interoperability letišť se bere v plné míře ohled na tzv. „EU-OPS“ – první rozšíření působnosti EASA (tj. na vzdušené operace, udělování licencí posádkám letadel a bezpečnost provozovatelů ve třetích zemích) – a současné právní předpisy týkající se tzv. jednotného evropského nebe. Žádné z navrhovaných základních požadavků s nimi nejsou v rozporu.

Mimoto, jak již agentura prohlásila, se bude dbát na to, aby nedošlo k duplicitě prováděcích pravidel a/nebo postupů tvorby předpisů s předpisy případně vyhlášenými v rámci jednotného evropského nebe v oblasti radiové komunikace, meteorologických, navigačních nebo sledovacích systémů.

Všechny tři možnosti jsou proto v tomto směru neutrální.

#### 2.6.8 Multikriteriální analýza (MCA) a doporučená možnost

Podle metodiky popsané v odstavci 2.1.2 lze na základě bodového hodnocení provedeného v odstavcích 2.6.3 až 2.6.7 sestavit pro MCA tuto matici:

Vážené bodové hodnocení možností týkajících se působnosti právních předpisů EU		3A	3B	3C
Počet letišť		700	3000	4500
Aspekt	Váha			
Bezpečnost	3	18	57	30
Hospodářské hledisko	2	- 10	0	- 4
Životní prostředí	3	0	0	0
Sociální hledisko	2	6	6	4
Dopad na jiné předpisy	1	0	0	0
<b>VÁŽENÝ SOUČET</b>		<b>14</b>	<b>63</b>	<b>30</b>

**Tabulka 36: Multikriteriální analýza oblastí působnosti návrhu**

Z tabulky je zřejmé, že bodové hodnocení možnosti 3B je zhruba dvakrát lepší než u možnosti 3C a ještě lepší než u možnosti 3A. Možnost 3B zejména:

- má téměř dvakrát lepší bodové hodnocení z hlediska bezpečnosti než ostatní dvě možnosti,

- je nejméně nákladná – představuje celkové roční zatížení zainteresovaných stran v oblasti letectví v rámci EU 27 + 4 částkou zhruba 30 milionů EUR (2006) ročně, z čehož necelých 2,850 milionů EUR připadá na nové pracovníky agentury (19),
- může dát vzniknout celkem zhruba 500 novým kvalifikovaným pracovním místům, z toho 100 u příslušných orgánů a zbytku u provozovatelů letišť a poskytovatelů pozemních odbavovacích služeb.

To je důvodem, proč agentura zařazuje tuto možnost 3B (společné předpisy EU se vztahují na všechna letiště otevřená pro veřejné využívání) do svého stanoviska. Tento návrh má také podporu 90 % z 20 vnitrostátních orgánů, které se zapojily do konzultací, jak shrnuje tabulka 37.

<b>PŮSOBNOST PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ SPOLEČENSTVÍ podle odpovědí leteckých orgánů na otázku 3 dokumentu NPA</b>			
<b>Letiště OTEVŘENÁ pro VEŘEJNÉ VYUŽÍVÁNÍ</b>			<b>Pouze LETIŠTĚ otevřená pro pravidelný OBCHODNÍ dopravní provoz</b>
<b>+ všechna ostatní, i ta, jež nejsou otevřena pro veřejné využívání</b>	<b>+ určité konkrétní případy (např. letecká výuka)</b>	<b>výhradně</b>	
Belgie	Nizozemsko	Rakousko Dánsko	Německo (BMVBS podle reakce na dokument CRD)
Česká republika	Rumunsko	Francie Řecko	
Finsko	Španělsko	Island Irsko	Itálie (podle reakce na dokument CRD)
Norsko	Švédsko	Slovenská republika Slovinsko	
	Spojené království	Švýcarsko	
<b>4</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>2</b>
<b>18</b>			

**Tabulka 37. Podpora, kterou příslušné orgány vyjádřily tomu, aby se právní předpisy Společenství vztahovaly na letiště otevřená pro veřejné využívání**

## **2.7 Analýza dopadů předpisů a prováděcích nástrojů v oblasti letištních zařízení**

### *2.7.1 Alternativní možnosti*

V odstavci 2.5.2 byly pro oblast letištních zařízení určeny tyto alternativní možnosti:

- 4A) Letištní zařízení nejsou na úrovni EU regulována.
- 4B) Existují společné předpisy EU (např. příkazy ETSO) pro „nestandardní“ zařízení, prováděné cestou prohlášení o shodě vystavovaných výrobcem a prohlášením o ověření vydávaných provozovatelem letiště (tato prohlášení o ověření se týkají začlenění a vhodnosti k použití na daném místě).
- 4C) Stejně jako 4B až na to, že se nevyžadují prohlášení o ověření, protože ta jsou součástí procesu certifikace letiště.

## 2.7.2 Cílová skupina a počet dotčených subjektů

### 2.7.2.1 Příslušné orgány

Výše uvedené možnosti 4B a 4C se dotýkají všech 46 příslušných orgánů (jak bylo odhadnuto v odstavci 2.6.2.4) a agentury. Mimoto, jelikož příslušné orgány budou mít odpovědnost i v oblastech mimo působnost právních předpisů Společenství, budou v každém případě i nadále odpovídat za bezpečnostní dohled nad letištními zařízeními i v případě, že žádné společné předpisy vyhlášeny nebudou (možnost 4A).

### 2.7.2.2 Letiště

Letištní zařízení, jako jsou vizuální a radiové navigační prostředky, detekční systémy a obecně další zařízení, jsou sice uváděna v některých přílohách dokumentu ICAO<sup>20</sup>, nebylo by však spravedlivé požadovat, aby vlastník nebo provozovatel letiště odpovídal za techniku, pro kterou nemá patřičnou kvalifikaci. Mimoto mohou některá z těchto zařízení spadat již do rámce jednotného evropského nebe<sup>21</sup> – zejména se na ně může vztahovat jeho nařízení o interoperabilitě<sup>22</sup>. Agentura také konstatuje, že určitá pozemní podpůrná zařízení pro leteckou dopravu jsou již normalizována evropskými standardizačními organizacemi (ESO)<sup>23</sup>. Proto v případě možnosti 4A nebudou pro letištní zařízení existovat žádné další zvláštní předpisy EU, budou ovšem vyhlášeny základní požadavky a příslušná prováděcí pravidla a specifikace Společenství pro letiště. Je vysoce pravděpodobné, že jelikož tyto společné předpisy budou v podstatě vycházet z přílohy 14 dokumentu ICAO, jak požadují prakticky všechny zainteresované strany, budou se týkat i určitých aspektů letištních zařízení (například mechanické odolnosti, typu a počtu vizuálních prostředků, přívodu energie pro osvětlené či svítící vizuální prostředky, funkčnosti vozidel hasičských složek apod.). Ověřování těchto zařízení bude nedílnou součástí procesu certifikace letiště.

To znamená, že i v případě **možnosti 4A** (tj. nejsou vydávány žádné další evropské technické normalizační příkazy či jiné předpisy pro letištní zařízení, ani se to nijak netýká organizací, jež tato zařízení konstruují nebo vyrábějí) budou muset **všechna letiště, na něž se právní předpisy EU vztahují** (tj. **3000** v případě možnosti 3B, doporučené výše v odstavci 2.6.9), splňovat určité požadavky týkající se některých aspektů instalovaných letištních zařízení.

Agentura potom ovšem vyjádřila názor, že by pro letištní zařízení měly být na úrovni prováděcích pravidel nebo specifikací Společenství stanoveny minimální výkonnostní požadavky nutné k zajištění letecké bezpečnosti, čímž se příslušnému průmyslovému odvětví ponechá odpovědnost za normalizaci a posuzování shody vyráběného letištního zařízení obecně, jak se to děje v rámci tzv. nového přístupu<sup>24</sup>. Z toho vyplyne možnost vydávat evropské technické normalizační příkazy (ETSO) jakožto přijatelné prostředky prokazování shody (AMC), bude-li to považováno z bezpečnostních důvodů za nutné, jak je tomu již v současnosti u „nestandardních“ součástí letadel, na něž se již vztahuje základní nařízení.

**Znamená to tedy, že i v případě možností 4B a 4C bude potenciálně dotčeno všech 3000 letišť, na něž se tyto možnosti vztahují.**

### 2.7.2.3 Provozovatelé letišť

Opatření se dotkne také všech provozovatelů těchto 3000 letišť. Existují ovšem případy, kdy jedna společnost spravuje několik letišť (například AENA jich provozuje téměř 50).

Na základě informací získaných z internetu (zejména od členů ACI Europe) byly sestaveny určité údaje o provozovatelích více letišť, jak uvádí tabulka 38.

Subjekt	Internetové stránky	Hlavní sídlo	Počet provozovaných letišť			
			v domovské zemi	v EU 27 + 4	mimo EU 27 + 4	CELKEM
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
Københavens Lufthavne	www.cph.dk	DK	2	0	0	2
ČSL – 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 spojů		GR	38	0	0	38
Ministerstvo dopravy		LT	2	0	0	2
Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” (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
Società Esercizi Aeroportuali	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	MEZISOUČET		276	3	15	294
	CELKEM		279			

**Tabulka 38. Provozovatelé více letišť**

Jelikož údaje v tabulce nemusejí být úplné ani úplně přesné, předpokládá se, že je v EU 27 + 4 přibližně 25 subjektů provozujících více než jedno letiště a že těchto letišť je zhruba 275.

Na základě toho se odhaduje, že počet dotčených provozovatelů se bude pohybovat kolem hodnoty 2750 (= 3000 – 275 + 25). Také tato hodnota platí pro všechny tři možnosti 4A, 4B a 4C.

#### 2.7.2.4 Poskytovatelé letištních odbavovacích služeb

V příloze směrnice Rady o odbavovacích službách je uvedena řada služeb, které do této kategorie spadají. U některých z nich je třeba používat určitá zařízení na letištní ploše. Určitý souhrn možných příkladů letištních zařízení podává tabulka 39, kde je zároveň vyznačeno, zda

se o daném zařízení pojednává také v příloze 14 dokumentu ICAO nebo v základních požadavcích navrhovaných agenturou:

Odbavovací služby <sup>25</sup> , u nichž je třeba používat zařízení na letištní ploše		Příklad zařízení	Pojednává se v:	
			příl. 14 I CAO	zákl. požad.
Cestující		schody, autobusy, „prsty“		A.1.f
Zavazadla		nakládací a vykládací zařízení		B.1.a
Rampa	navádění k parkování	naváděcí zařízení	ANO	A.3.a
	parkování	bloky		B.1.a
	spouštění motorů	externí zdroje		B.1.a
	vlečení	vlečná zařízení		B.1.a
Služby pro letadla	čištění	výplach toalet		B.1.a
	klimatizace a energie	externí energetické zdroje		B.1.a
	odmrazování	odmrazovací zařízení	ANO	B.1.a
Plnění paliva		pevné nebo mobilní čerpací zařízení		B.1.h
Stravování		dodávková vozidla		B.1.a

**Tabulka 39. Příklady zařízení potřebných v rámci odbavovacích služeb**

Z tabulky 39 je zřejmé, že se základní požadavky navrhované agenturou vztahují na letištní zařízení používaná při odbavování souhrnněji než příloha 14 dokumentu ICAO. Je tomu tak proto, že – jak je vyloženo v příslušné důvodové zprávě – základní požadavky byly vypracovány za použití postupů hodnocení rizik a jejich snižování („shora dolů“) a následně doplněny ověřováním „zdola nahoru“, přičemž byla vzata v úvahu nejen příloha 14, ale také další stávající právní úprava EU. To je v souladu s názory řady zainteresovaných účastníků, uvedenými v dokumentu CRD 06/2006. Poznamenejme, že účastníci uváděli jako příklady zařízení, která by se měla regulovat, také zařízení odmrazovací, zařízení pro čerpání paliva, pozemní zařízení na dodávku elektřiny a startéry a obecněji zařízení pro odbavování.

**Proto se předpokládá, že zhruba z 1000 společností poskytujících odbavovací služby jich u možnosti 4A (dopady na letištní zařízení pouze nepřímé, prostřednictvím prováděcích pravidel nebo specifikací Společenství na základě opatření ICAO týkajících se letišť) bude dotčeno jen 10 %, tedy 100. Naproti tomu v případě možností 4B a 4C budou tyto společnosti dotčeny všechny.**

#### *2.7.2.5 Organizace konstruuující nebo vyrábějící letištní zařízení*

Na radiové navigační, sledovací (např. radary) a letecké komunikační systémy, i když instalované na letišti, se mohou podle potřeby vztahovat také předpisy tzv. jednotného evropského nebe, pokud jde o posuzování jejich funkčnosti a shody. Který právní základ použít (zda základní nařízení agentury nebo zásady tzv. jednotného nebe) tak, aby se předešlo zdvojeným předpisům a jejich zdvojené tvorbě, bude případ od případu rozhodovat Komise. Není proto vhodné zabývat se zařízeními tohoto typu v předkládaném posouzení dopadu právních předpisů, protože se na ně již vztahují právní předpisy EU po oblast letectví.

Mimoto se návrh agentury vztahuje i na další zařízení uvedená v příloze 14 dokumentu ICAO, jak ukazuje tabulka 40.

Požadavky na letištní zařízení	Příklad zařízení	Pojednává se v:	
		příl. 14 ICAO	zákl. požad.

Zařízení na měření tření		μ-metry	2.9	A.1.a.v
Odbavování cestujících		schody, autobusy, „prsty“		A.1.f
Manipulace se zavazadly		nakládací a vykládací prostředky		B.1.a
Ukazatele a signalizační prostředky		ukazatele směru větru	5.1.1	A.3.a
Osvětlení přistávacích a pojezdových drah		středové osvětlení drah	5.3.12	A.3.a
Přívod elektřiny		elektřina pro navigační prostředky	8.1	A.3.b
Záchranné prostředky		ambulance; plavidla	9.1	B.1.k
Hasební prostředky a vozidla záchranných a hasicích složek		výtoková rychlost	9.2	B.1.k
Odstraňování porouchaných letadel		jeřáby	9.3	B.1.a
Mechanická pevnost		antény CNS	9.9	A.1.c.iii
Manipulace na rampě	navádění k parkování	naváděcí zařízení	5.3.24	A.3.a
	parkování	bloky		B.1.a
	spouštění motorů	externí zdroje		B.1.a
	vlečení	vlečná zařízení		B.1.a
Služby pro letadla	čištění	výplach toalet		B.1.a
	klimatizace a energie	externí energetické zdroje		B.1.a
	odmrazování	odmrazovací zařízení	3.15	B.1.a
Plnění paliva		pevné nebo mobilní čerpací zařízení		B.1.h
Stravování		dodávková vozidla		B.1.a

**Tabulka 40. Příklady zařízení, na něž se vztahuje základní nařízení EASA**

V případě možnosti 4A nebudou pro tato zařízení stanoveny žádné zvláštní předpisy EU (např. příkazy ETSO). To znamená, že **možnost 4A nebude mít vliv na žádnou konstrukční ani výrobní organizaci.**

K odhadu počtu konstrukčních a výrobních organizací, na které by potenciálně mohly mít vliv možnosti 4B a 4C, agentura poznamenává, že na jedné velké akci, kterou pořádá ACI Europe a jež je naplánována na konec roku 2007, bylo nabídnuto místo zhruba 60 vystavovatelům<sup>26</sup>. Podobný počet vystavovatelů se v prosinci zúčastnil akce „Airport Exchange“. Proto se předpokládá, že **možnost 4B nebo 4C by se potenciálně týkala zhruba 100 společností zabývajících se konstrukcí a výrobou letištních zařízení.**

#### 2.7.2.6 Organizace zajišťující údržbu letištních zařízení

Dále se předpokládá, že za údržbu letištního zařízení bude odpovídat ten subjekt, který je používá (např. poskytovatel odbavovacích služeb nebo provozovatel letiště). Ten bude muset příslušnému orgánu prokázat, že je údržba řádně organizována a prováděna, ať již vnitřními silami nebo některou třetí stranou. Vzhledem k tomu, že neexistují doklady o tom, že by špatná údržba letištních zařízení představovala významné bezpečnostní riziko, považuje se v současnosti za nepřiměřené klást na organizace zajišťující údržbu těchto zařízení požadavky. To znamená, že na tyto organizace nebude mít předpokládaná politika žádný vliv. Pokud by se v budoucnu taková potřeba u některého konkrétního typu letištního zařízení projevila, bude pro ně provedeno řádné posouzení dopadu právních předpisů.

#### 2.7.2.7 Souhrn dotčených subjektů

Závěrem je na základě údajů uvedených v pododstavcích 2.7.2.1 až 2.7.2.6 odhadnut počet dotčených subjektů, jak ukazuje tabulka 41.

MOŽNOST		Odhadovaný počet:				
Id.	Popis	letišť	provozovatelů letišť	poskytovatelů odbavovacích služeb	konstrukčních a výrobních organizací**	orgánů
4A	Letištní zařízení není na úrovni EU regulováno.	3000	2750	100	0	46
4B	Příkazy ETSO pro „nestandardní“ zařízení a prohlášení o ověření.			1000	100*	46 + agentura
4C	Jako u 4B, až na to, že se prohlášení o ověření nevyžaduje.				100*	

\* Skutečný počet bude odhadnut v rámci posouzení dopadu pro každý jednotlivý příkaz ETSO. V tomto případě půjde řádově o desítky, nikoli o stovky.

\*\* Zatím se regulace organizací zajišťujících údržbu letištních zařízení nepředpokládá.

#### Tabulka 41. Počet subjektů, na které budou mít vliv předpisy o letištních zařízeních

##### 2.7.3 Bezpečnostní dopady

Jak je vyloženo ve stanovisku, agentura soudí, že by se novelizované základní nařízení mělo vztahovat i na letištní zařízení, čímž by vznikl solidní základ pro specifikace vypracované průmyslovým odvětvím. Vyrobená zařízení by byla samozřejmě předmětem ověřování shody s příslušnými základními požadavky a s prováděcími pravidly a dalšími platnými právními předpisy (například těmi, jež se týkají elektromagnetického rušení) nebo specifikacemi Společenství.

Pokud to bude případně vydaný příkaz ETSO vyžadovat, bude konstrukce daného zařízení certifikována a k vyrobenému zařízení bude přiloženo prohlášení výrobce o shodě rovněž s tímto ETSO (podobně jako je tomu u součástí letadel). Konstrukční a výrobní organizace budou v tomto případě muset mít vystaveno oprávnění.

Vše, co je shora uvedeno, platí jak u možnosti 4B, tak u možnosti 4C, avšak nikoli u možnosti 4A. V případě možnosti 4B se na provozovateli letiště vedle certifikace letiště požaduje, aby na každé zařízení, které je na letišti používáno nebo provedeno a k němuž existuje příkaz ETSO, vystavil prohlášení o ověření.

Agentura proto soudí, že:

- z možnosti 4A nevyplyne ani žádné zlepšení, ani žádné zhoršení (tedy status quo),
- možnosti 4B a 4C přispějí k bezpečnosti stejnou měrou.

Konkrétněji se odhaduje, že jak možnost 4B, tak 4C bude mít v oblasti bezpečnosti tyto významné důsledky:

- lepší právní jistotu, pokud jde o předpisy vztahující se na letištní zařízení, a snazší stanovení příslušných odpovědností a postupů při ověřování shody,
- pevnější základ pro odvětvové normy,
- konstrukčním a výrobním organizacím bude uloženo vydávat prohlášení o shodě jejich výrobků s bezpečnostními předpisy,
- přičemž doklady o těchto prohlášeních bude provozovatel letiště uchovávat, aby je mohl použít při certifikaci.

Závěrem bylo za použití metodiky uvedené v odstavci 2.1.2 s váhovým faktorem 3 pro dopady na bezpečnost a s přiřazením příslušných ukazatelů výsledků specifickým cílům podle odstavce 2.4.5 přiřazeno bezpečnostním důsledkům uplatňovaných tří možností pro letištní zařízení bodové hodnocení, jak uvádí tabulka 42.

Ukazatele výsledků týkající se bezpečnostních důsledků regulace letištních zařízení	Bodové hodnocení u možnosti:		
	4A	4B	4C
Letištní zařízení	nedělat nic	ETSO + prohlášení o ověření	ETSO + certifikace letiště
Ukazatele bezpečnosti letiště	0	1	1
Přijetí společných předpisů (tj. ETSO)	0	1	1
Vystavování oprávnění organizacím konstruujiícím a vyrábějícím letištní zařízení	0	2	2
<b>SOUČET</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
<b>VAŽENÝ SOUČET (součet x váha 3 u bezpečnosti)</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>12</b>

**Tabulka 42. Bodové hodnocení bezpečnostních důsledků jednotlivých možností pro letištní zařízení**

#### 2.7.4 Hospodářské důsledky

**Možnost 4A nevyžaduje pro letištní zařízení žádný nový předpis ani příkaz ETSO. Z hospodářského hlediska je tedy hodnocena jako neutrální.**

Naproti tomu přístup navrhovaný v rámci možnosti 4B nebo 4C je na jedné straně v souladu s tzv. novým přístupem, a tedy se blíží současným odvětvovým praktikám, jež jsou již uplatňovány, na druhé straně pak s předpisy agentury, které již platí pro součásti letadel. Příslušnými prováděcími pravidly nebo příkazy ETSO budou stanoveny bezpečnostní a funkční požadavky na „nestandardní“ zařízení a rovněž opatření týkající se konstrukčních a výrobních organizací. Po případném schválení konstrukce zařízení bude následovat hodnocení shody vystavené výrobcem.

Přesné posouzení dopadu právních předpisů bude ovšem možno provést teprve při návržení zmíněných předpisů nebo příkazů ETSO.

V současnosti, kdy žádný příkaz ETSO vydán není, jsou tedy odhadované náklady nulové. To platí zejména pro možnost 4C (tj. pouze příkaz ETSO a příslušné postupy pro konstrukci a výrobu).

Agentura však v souladu se stanoviskem zainteresovaných stran dále soudí, že by se měla věnovat pozornost i řádnému začlenění nebo používání určitých letištních zařízení na místě. Z tohoto důvodu se u možnosti 4C předpokládá, že nedílnou součástí procesu certifikace letiště bude i ověření začleněného zařízení. **Možnost 4C tedy není spojena se žádnými dodatečnými náklady oproti nákladům na certifikaci letišť odhadnutým v odstavci 2.6.4.2.**

Naproti tomu u možnosti 4B se provozovateli letiště ukládá jeden další postup (podobný tomu, který se v současnosti v rámci tzv. jednotného nebo<sup>27</sup> týká poskytovatelů letových navigačních služeb), a to „prohlášení o ověření“ instalovaných nebo získaných letištních zařízení. Možnost 4B pak nepředstavuje žádné dodatečné náklady pro příslušné orgány ani pro poskytovatele odbavovacích služeb. Pokud jde o agenturu, zde bude možnost 4B i 4C



vyžadovat určitou práci na tvorbě předpisů, o té se však předpokládá, že příslušné náklady už byly zahrnuty do globálního hodnocení nákladů na tvorbu předpisů provedeného v odstavci 2.6.4.5.

Možnost 4B bude ovšem na provozovateli letiště vyžadovat ještě jeden další postup – nejenom ověření začleněných systémů (které se již provádí a je ověřováno certifikací letiště), ale také správu postupů a shromažďování a archivaci všech prohlášení o ověření. Odhaduje se, že na velkých letištích (jejichž počet byl v odstavci 2.6.2.1 odhadnut na 700) si tato činnost může vyžádat jeden poloviční pracovní úvazek, tj. 630 pracovních hodin, což představuje částku 69 300 EUR ročně; celkově bude tedy tato zátěž pro všechna letiště dohromady činit 69 000 EUR x 700 = 48 300 000 EUR ročně.

U zbývajících 2300 letišť (celková působnost 3000 – 700 velkých) se předpokládá, že zátěž bude mnohem menší – 0,2 plného pracovního úvazku u každého z nich, tj. 252 hodin, což představuje 27 720 EUR ročně; vynásobeno 2300 dostáváme náklady ve výši 63 756 000 EUR (2006) ročně.

Celkově pro všech 3000 letišť, na něž se možnost 4B vztahuje, lze tedy dodatečné náklady odhadnout na 48 300 + 63 756 = 112 056 000 EUR (2006) ročně.

V souhrnu jsou odhadované náklady uvedeny v tabulce 43.

Letištní zařízení	Odhadované náklady regulace letištních zařízení v tisících EUR (2006) ročně u možnosti:		
	4A	4B	4C
	nedělat nic	ETSO + prohlášení o ověření	ETSO + certifikace letiště
Zařízení v základním nařízení (tj. prohlášení o ověření)	0	112 056	0
Přijetí společných prováděcích pravidel (ETSO)	0*	0*	0*
Konstrukce a výroba letištních zařízení	0*	0*	0*
<b>CELKEM</b>	<b>0</b>	<b>112 056</b>	<b>0</b>

\* Náklady jsou nulové při neexistenci příkazů ETSO. Před vydáním jakéhokoli příkazu ETSO bude provedeno zvláštní posouzení dopadu ke zjištění nákladů a přínosů.

**Tabulka 43: Souhrnné náklady regulace letištních zařízení**

Mimo náklady odhadnuté výše mohou ovšem možnosti 4B a 4C mít ještě další hospodářské dopady, například:

- vzájemné poznávání konstrukčních a výrobních organizací v oblasti letištních zařízení, což přispěje k budování vnitřního trhu,
- obsáhlejší normalizace a větší hospodářská soutěž u výrobků vyznačujících se požadovanou kvalitou, což bude mít příznivý vliv na ceny.

Všechna výše uvedená kvantitativní a kvalitativní hodnocení hospodářských důsledků lze vyjádřit ve formě bodového hodnocení, jak ukazuje tabulka 44.

Letištní zařízení	Bodové hodnocení ukazatelů výsledků pro hospodářské důsledky regulace letištních zařízení u možnosti:		
	3A	3B	3C
	nedělat nic	ETSO + prohlášení o ověření	ETSO + certifikace letiště
Zařízení v základním nařízení (tj. prohlášení o ověření)	0	- 3	0
Přijetí společných prováděcích pravidel (ETSO)	0	0	0
Konstrukce a výroba letištních zařízení	0	0	0
<b>SOUČET</b>	<b>0</b>	<b>- 3</b>	<b>0</b>
<b>VÁŽENÝ SOUČET (součet x váha 2 u hospodářských dopadů)</b>	<b>0</b>	<b>- 6</b>	<b>0</b>

**Tabulka 44: Bodové hodnocení hospodářských důsledků jednotlivých možností regulace letištních zařízení**

### *2.7.5 Vlivy na životní prostředí*

Příloha 14 dokumentu ICAO neobsahuje v současnosti žádné ustanovení týkající se ekologických vlivů například letištních vozidel nebo jakýchkoli jiných předmětů, kapalin nebo prostředků používaných při provozu letiště. Rámec navrhovaný pro možnosti 4B a 4C, který představuje základ pro případnou budoucí regulaci zařízení, bude mít na životní prostředí mírný příznivý (+ 1) vliv. Podle metodiky v odstavci 2.1.2 je možno tomuto vlivu přiřadit váhu 3.

### *2.7.6 Sociální dopady*

Zatímco možnost 4A je z hlediska sociálních důsledků neutrální, možnosti 4B a 4C mohou mít mírný kladný (+ 1) sociální dopad s ohledem na to, že:

- bude zapotřebí více kvalifikovaných pracovních míst ve schválených organizacích konstruujících a vyrábějících letištní zařízení,
- nedostatečně strukturované firmy odejdou z trhu,
- se zvýší kvalita prováděných prací a tedy i konkurenceschopnost evropských výrobků z hlediska ceny a kvality.

Tomuto vlivu se podle metodiky v odstavci 2.1.2 přiřazuje váha 2.

### *2.7.7 Vliv na další požadavky v oblasti letectví mimo současnou působnost EASA*

Žádný příkaz ETSO ani žádné prováděcí pravidlo nebude zdvojovat současné předpisy vyhlášené v rámci tzv. jednotného nebe. Všechny tři zvažované možnosti jsou tedy v tomto směru neutrální.

### *2.7.8 Multikriteriální analýza (MCA) a doporučená možnost*

Podle metodiky popsané v odstavci 2.1.2 a za použití bodového hodnocení z odstavců 2.7.3 až 2.7.7 dostáváme pro MCA matici zobrazenou v tabulce 46.

Letištní zařízení		Vážené bodové hodnocení vlivu letištních zařízení v případě možnosti:		
		4A	4B	4C
položka	váha	nedělat nic	ETSO + prohlášení o ověření	ETSO + certifikace letiště
Bezpečnost	3	0	12	12
Hospodářské hledisko	2	0	- 6	0
Životní prostředí	3	0	3	3
Sociální hledisko	2	0	2	2
Dopad na jiné předpisy	1	0	0	0
<b>VÁŽENÝ SOUČET</b>		<b>0</b>	<b>11</b>	<b>15</b>

**Tabulka 46: Multikriteriální analýza pro letištní zařízení**

Z tabulky je zřejmé, že možnost 4A se jeví v porovnání se zbývajících dvěma možnostmi jako velmi špatná. Z možnosti 4B a 4C se možnost 4C vyznačuje mnohem lepším bodovým hodnocením než možnost 4B. Možnosti 4B a 4C zejména:

- mají mnohem vyšší bodové hodnocení aspektu bezpečnosti než možnost 4A,
- mohou položit základy pro lepší řízení ochrany životního prostředí na letištích,
- mohou zlepšit kvalitu i počet pracovních míst v organizacích konstruujících nebo vyrábějících letištní zařízení.

Ovšem zatímco možnost 4B si může vyžádat náklady kolem 100 milionů EUR (2006) ročně, možnost 4C žádné dodatečné náklady nevyžaduje. Z tohoto důvodu zařazuje agentura do svého stanoviska možnost 4C, kde v případech, kdy je to potřebné k dosažení potřebné úrovně bezpečnosti, průmyslové odvětví dobrovolně vypracovává specifikace Společenství a agentura je podporuje prostřednictvím příkazů ETSO, probíhá regulace příslušných konstrukčních a výrobních organizací a provádí se ověřování začleněných letištních zařízení v rámci běžné certifikace letišť a dohledu nad nimi.

## **2.8 Analýza dopadů certifikačního procesu**

### *2.8.1 Alternativní možnosti*

V odstavci 2.5.2 byly pro certifikační proces zjištěny tyto alternativní možnosti:

- 7A) Certifikace (týkající se infrastruktury a řízení) se vyžaduje pro každé letiště zvlášť (to tvořilo výchozí situaci pro odstavec 2.6).
- 7B) Samostatné osvědčení pro infrastrukturu a zařízení každého letiště zvlášť plus jedno hromadné osvědčení organizace na úrovni společnosti vystavované společností provozujícím více letišť.
- 7C) Jako možnost 7B, avšak pouze tehdy, zažádá-li o jedno hromadné osvědčení provozovatel.

### *2.8.2 Cílová skupina a počet dotčených subjektů*

#### *2.8.2.1 Provozovatelé letišť*

Pro poskytovatele odbavovacích služeb ani pro organizace konstruující nebo vyrábějící letištní zařízení nebude mít žádná ze tří zjištěných možností žádné důsledky.

U převážné většiny provozovatelů letišť spravujících jedno letiště, ať už jim bude na konci certifikačního procesu vystaven jeden dokument nebo dva (jeden k infrastruktuře a druhý

k provozu a řízení), bude dopad v každém případě zcela zanedbatelný. Dopad takového certifikačního procesu byl posouzen v odstavci 2.6, odkud vyplynulo, že možnost 7A nebude mít žádné důsledky ani pro letiště, ani pro jejich provozovatele.

Naproti tomu **možnost 7B bude mít důsledky pro zhruba 25 provozovatelů** více letišť, uvedených v odstavci 2.7.2.3, kteří spravují celkem přibližně **275 letišť**. Ti si budou muset zažádat o „jedno hromadné“ osvědčení provozovatele letiště.

U **možnosti 7C** se každý provozovatel více letišť rozhodne, jestli si zažádá o „jedno hromadné“ osvědčení řízení (zejména centralizovaného řízení bezpečnosti a jakosti) nebo nikoli. Jelikož tento postup zatím není všeobecně zavedenou praxí, očekává se, že si takto zažádá přibližně 40 % potenciálních kandidátů: tj. **10 z 25 provozovatelů**. Uvážíme-li, že z oněch 25 provozovatelů spravuje každý v průměru 11 letišť, lze předpokládat, že počet potenciálně dotčených **letišť se bude pohybovat kolem čísla 100**.

#### 2.8.2.2 Příslušné orgány

Ve stanovisku agentury se předpokládá, že vlastníkem, popřípadě správcem letiště může být veřejný subjekt nebo soukromá firma nebo že se může uplatňovat jiný mechanismus vlastnictví či správy (např. provozovatel ve formě akciové společnosti, kde vlastníkem většiny nebo všech akcií jsou veřejné orgány na vnitrostátní či místní úrovni). V každém případě se dále předpokládá, že je-li provozovatelem veřejný subjekt, musí být mechanismus podřízenosti a nadřízenosti v oblasti provozu a řízení nezávislý nejenom na mechanismu vnitřní podřízenosti a nadřízenosti v oblasti bezpečnosti a jakosti, ale také na veřejné certifikační a dozorné funkci.

Tato zásada oddělení dozorných orgánů od hospodářských organizací je dokonale zavedena v oblasti letové způsobilosti (což platí dokonce i pro konstrukční a výrobní společnosti ve vlastnictví státu) a letového provozu a také je výslovně zavedena v koncepci jednotného evropského nebe<sup>28</sup>.

Zjišťuje se, že:

- v Řecku a Litvě je za řízení a provoz letišť odpovědno (přínejmenším v některých případech) ministerstvo dopravy, ovšem obě země jsou členy a aktivními účastníky GASR: takže se předpokládá, že samostatná funkce bezpečnostního dohledu je v nich již zavedena,
- také na Kypru odpovídá za řízení a provoz letišť ministerstvo dopravy, ovšem tato země není členem GASR: takže zde může být zapotřebí novou funkci bezpečnostního dohledu zavést,
- v ostatních státech – například ve Francii a Itálii – jsou veřejní funkcionáři, kteří mají v některých případech na letišti své pracoviště, odpovědni nejenom za bezpečnostní dohled, ale také za řízení některých činností, například za záchranné a hasičské složky nebo za místní havarijní a krizový plán.

Poslední z výše uvedených otázek je však z hlediska dopadů bezvýznamná, protože v základních požadavcích, jak je agentura navrhuje, jsou tyto situace vzaty v úvahu. Uvedenou zásadou oddělení funkcí by tedy případně mohl být dotčen pouze kyperský orgán.

Na agenturu to vliv mít nebude, protože se její přímé zapojení do certifikace letišť nebo jejich provozovatelů a do dohledu nad nimi v současnosti nepředpokládá.

Znamená to, že možnost 7A nebude mít vedle toho, co již bylo zvažováno v odstavci 2.6, obecně na orgány (s výjimkou zmíněného orgánu kyperského) žádný vliv.

Naproti tomu u možnosti 7B bude mít proces certifikace a dohledu přímý dopad na všech 17 příslušných orgánů zemí uvedených v odstavci 2.7.2.3.

Konečně v případě možnosti 7C nebude počet přímo zainteresovaných orgánů vyšší než počet žadatelů (tj. 10).

### 2.8.2.3 Souhrn dotčených subjektů

Závěrem je v tabulce 47 odhadnut počet dotčených subjektů.

MOŽNOST		Počet provozovatelů letišť	Počet letišť	Počet příslušných orgánů	
Id.	Popis			kde jsou zapotřebí oddělené dohledné funkce	vykonávajících dohled
7A	Certifikace (infrastruktury a řízení) pro každé letiště zvlášť	0	0		0
7B	Povinné jedno hromadné osvědčení	25	275	1	17
7C	Jedno hromadné osvědčení na vyžádání	10	100		10

**Tabulka 47: Počet subjektů, na které budou mít vliv změny v certifikačním procesu**

### 2.8.3 Bezpečnostní dopady

Dobře uspořádaný systém řízení (zejména bezpečnosti a jakosti), ať již zcela rozčleněný nebo zřízený v rámci centralizované funkce, má na bezpečnost příznivý vliv. Agentura ovšem soudí, že by bylo velice obtížné obecně prokázat, že jedna forma organizace je lepší než druhá.

Dále se předpokládá, že to, zda bude na závěr certifikačního řízení vystaveno jedno osvědčení nebo dvě, nemá na bezpečnost žádný vliv.

Závěrem se tedy konstatuje, že všechny tři zvažované možnosti jsou z hlediska vlivu na bezpečnost neutrální.

### 2.8.4 Hospodářské důsledky

#### 2.8.4.1 Provozovatelé letišť

V případě možnosti 7A zůstávají náklady provozovatele letiště na certifikační řízení na úrovni odhadnuté v odstavci 2.6.4.2. Tato možnost si ani nevyžádá žádné dodatečné náklady, ani nepovede k úsporám. Rozumí se, že v tomto případě zůstává systém řízení i v případě společností spravujících více letišť zcela rozčleněn. V tomto případě je ovšem třeba odhadnout potřebný počet pracovníků, protože ten bude představovat výchozí situaci, vůči níž se bude posuzovat dopad možností 7B a 7C.

Je třeba připomenout, že v odstavci 2.6.4.3 bylo odhadnuto, že na letištích otevřených pro obchodní leteckou dopravu – což jsou právě letiště patřící zvažovaným provozovatelům – jsou pro řízení bezpečnosti zapotřebí 3 pracovníci na plný úvazek. Pokud je zaveden integrovaný systém řízení bezpečnosti a jakosti, předpokládá se, že na každém letišti je v případě zcela rozčleněné organizace zaměstnáno 5 pracovníků na plný úvazek a půl úvazku je zapotřebí na centrální úrovni.

Pro posouzení hospodářských dopadů možnosti 7B se předpokládá, že jde o 275 letišť provozovaných 25 subjekty. V případě rozčleněné organizace to bude vyžadovat 5 pracovníků x 275 letišť = 1375 pracovníků na plný úvazek celkem.

Předpokládá se, že pokud by každý z oněch 25 provozovatelů zřídil pro tuto oblast centralizovanou funkci, bylo by možno na každém letišti ušetřit zhruba 20 % rozdělených zdrojů, což znamená:

- (20 % z 5 =) 1 ušetřený pracovník (na plný úvazek) x 275 letišť = - 275 pracovníků,
- - 275 pracovníků x 138 600 EUR = potenciální úspora - 38 115 000 EUR ročně.

Ovšem oněch 25 provozovatelů bude muset zřídít centralizovanou funkci pro řízení bezpečnosti, řízení jakosti a vnitřní audit (ke kontrole vlastních místních letišť). Tato centralizovaná funkce si může vyžadovat 5 pracovníků na plný úvazek na každý subjekt, což pro všech 25 subjektů dohromady představuje 125 pracovníků = 17 325 000 EUR ročně.

**Výsledné úspory u všech 25 provozovatelů letišť dohromady lze u možnosti 7B odhadnout takto:**

- - 275 + 125 = - 150 pracovníků na plný úvazek,
- - 38 115 + 17 325 = - 20 790 000 EUR ročně.

Ovšem náklady na přechod u společností, jež budou muset restrukturalizovat svou organizaci, mohou tyto potenciální úspory na několik let dopředu odčerpat.

V odstavci 2.8.2.1 se předpokládalo, že v případě **možnosti 7C** (tj. jedno hromadné osvědčení na vyžádání) využije možnosti zažádat si o jeden hromadný certifikát zhruba 40 % (tedy 10) společností spravujících více letišť. V takovém případě bude odhad úspor činit 40 % hodnot uvedených výše, tedy

- - 40 % ze 150 = - 60 pracovníků na plný úvazek,
- - 40 % z 20 790 = - 8 316 000 EUR (2006) ročně.

#### 2.8.4.2 Příslušné orgány

Pokud jde o příslušné orgány, je třeba připomenout, že podle odstavce 2.3.3.3 postačuje jeden pracovník na plný úvazek k dohledu nad o něco více než 3 letišti. To znamená, že na **Kypru bude pro tuto funkci postačovat 1 pracovník na plný úvazek (= 138 600 000 EUR ročně).**

To platí pro všechny zvažované možnosti. V případě možnosti 7A to představuje veškeré dodatečné náklady, protože jiné orgány dotčeny nejsou.

Podle odhadu v odstavci 2.6.4.2 se objem práce, kterou si u jednoho orgánu vyžaduje certifikace jednoho letiště a následný soustavný dohled nad ním, pohybuje na úrovni 120 pracovních hodin při průměrných nákladech 110 EUR + 10 EUR na vnitrostátní cestovní výdaje.

**Možnost 7B** se týká 275 letišť, což představuje celkem 33 000 pracovních hodin = 26 pracovníků na plný úvazek = 3 604 000 EUR ročně. Předpokládáme-li, že by se z tohoto objemu práce dalo 30 % ušetřit (audit systému řízení by se neuskutečňoval na každém jednotlivém letišti), představovaly by celkové úspory u všech 17 orgánů

- - 30 % z 26 + 1 = - 7 pracovníků na plný úvazek,
- - 30% z 3 604 + 138,6 = - 942 600 EUR (2006) ročně.

**U možnosti 7C by se dosáhlo pouze 40 % z těchto úspor, což jsou - 3 pracovníci na plný úvazek, - 377 000 EUR ročně.**

### 2.8.4.3 Souhrn hospodářských důsledků

Závěrem jsou odhadované dodatečné náklady nebo úspory pro všechny tři zvažované možnosti shrnuty v tabulce 48.

Parametr	U příslušných orgánů	U provozovatelů letišť	CELKEM
<b>Možnost 7A = certifikace každého letiště zvlášť</b>			
Počet pracovníků (na plný úvazek)	1	0	<b>1</b>
Částka v tisících EUR 2006	138,6	0	<b>138,6</b>
<b>Možnost 7B = povinné jedno hromadné osvědčení (25 provozovatelů; 275 letišť)</b>			
Počet pracovníků (na plný úvazek)	- 7	- 150*	<b>- 157</b>
Částka v tisících EUR 2006	- 943	- 20 790*	<b>- 21 733</b>
<b>Možnost 7C = jedno hromadné osvědčení (10 provozovatelů; 100 letišť)</b>			
Počet pracovníků (na plný úvazek)	- 3	- 60	<b>- 63</b>
Částka v tisících EUR 2006	- 377	- 8 316	<b>- 8 693</b>

\*Mimo přechodné náklady na restrukturalizaci u společností, které dosud nemají zřízenu centralizovanou funkci pro oblast bezpečnosti a jakosti.

**Tabulka 48. Odhad úspor spojených s certifikací letišť**

Všechny uvedené kvantitativní odhady hospodářských důsledků je nakonec možno vyjádřit bodovým hodnocením, jak ukazuje tabulka 49.



Osvědčení	Bodové hodnocení ukazatelů výsledků u hospodářských dopadů certifikace u možnosti:		
	7A	7B	7C
	certifikace každého letiště	povinné jedno hromadné osvědčení	jedno hromadné osvědčení na žádost
Letiště v základní regulaci (tj. oddělení bezpečnostního dohledu)	-1	-1	-1
Zavedení a využívání jednoho hromadného certifikátu (provozovatelé)	-1	3	2
Pracovníci příslušných orgánů pro certifikaci a dohled	-1	2	1
<b>SOUČET</b>	<b>-3</b>	<b>4</b>	<b>2</b>
<b>VÁŽENÝ SOUČET (součet x váha 2 u hospodářských důsledků)</b>	<b>-6</b>	<b>8</b>	<b>4</b>

**Tabulka 49: Bodové hodnocení hospodářských důsledků certifikace letišť**

### 2.8.5 Vliv na životní prostředí

Vůči životnímu prostředí budou všechny tři možnosti neutrální, protože se týkají pouze organizace některých řídicích a dozorných postupů.

### 2.8.6 Sociální dopady

Možnost 7A lze považovat z hlediska sociálních dopadů za neutrální, protože s výjimkou kyperského orgánu (kde si může vyžádat jedno další pracovní místo) není u žádného subjektu zapotřebí reorganizace.

V případě možnosti 7B může nejenom dojít ke zrušení kolem 160 pracovních míst (čímž by se významně omezil příznivý dopad na pracovní místa odhadovaný pro možnost 3B v odstavci 2.6.7), ale všichni provozovatelé více letišť budou nuceni se reorganizovat podle stejného modelu, o němž bude rozhodnuto na centrální úrovni, stylem „jedna velikost padne všem“. Ze sociálního hlediska (kterému byla v odstavci 2.1.2 přiřazen váhový faktor 2) je tedy třeba ji hodnotit jako negativní (tj. - 2).

Konečně možnost 7C si může vyžádat o 63 pracovních míst méně, což znamená, že celkově zde bude stále ještě významný počet nových míst, protože u možnosti 3B, zmíněné o několik řádků výše, byl odhadnut počet +280 pracovníků na plný úvazek. Mimoto ponechává tato možnost všem subjektům volnost, aby se samy rozhodly, která organizace jim lépe vyhovuje a dokonce zda a kdy se chtějí reorganizovat. Tuto možnost lze tedy ze sociálního hlediska hodnotit velice kladně ( 3 x váha 2 = 6).

### 2.8.7 Vliv na další požadavky v oblasti letectví mimo současnou působnost EASA

Možností 7A se stanoví zásada oddělení provozu od dohledu, podobně jak je tomu v koncepci tzv. jednotného nebe. To by přispělo k harmonizaci regulace v různých oblastech. Její dopad lze tedy hodnotit jako mírně kladný (tedy 1).

Možnosti 7B a 7C, vedoucí k možnosti centralizovaného systému řízení (bezpečnosti a jakosti); lze hodnotit v kladném smyslu ještě výše (tedy 2).

### 2.8.8 Multikriteriální analýza (MCA) a doporučovaná možnost

Podle metodiky popsané v odstavci 2.1.2 a na základě bodového hodnocení v odstavcích 2.8.3 až 2.8.7 lze pro MCA sestavit tuto matici:

Položka dopadů	Váha	Vážené bodové hodnocení vlivu certifikačního procesu v případě možnosti:		
		7A	7B	7C
		certifikace každého letiště	povinné jedno hromadné osvědčení	jedno hromadné osvědčení na žádost
Bezpečnost	3	0	0	0
Hospodářské aspekty	2	- 6	8	4
Vliv na životní prostředí	3	0	0	0
Sociální dopady	2	0	- 4	6
Dopad na jiné předpisy	1	1	2	2
<b>VÁŽENÝ SOUČET</b>		<b>- 5</b>	<b>6</b>	<b>12</b>

**Tabulka 50: Multikriteriální analýza pro certifikační proces**

**Z tabulky je zřejmé, že možnost 7A má zřejmě záporný dopad. Ze zbývajících dvou má možnost 7C dvakrát vyšší bodové hodnocení než možnost 7B.**

Možnost 7C je příznivější než možnost 7B zejména z hlediska sociálních dopadů, protože nepovede k poklesu počtu pracovních míst (tj. nepotlačí významně nárůst pracovních míst, k němuž povede možnost 3B) a žádný subjekt (s výjimkou kyperského orgánu) nebude nucen k reorganizaci. Mimoto bude mít tato možnost i kladné hospodářské důsledky, i když v menší míře než možnost 7B.

Z tohoto důvodu zařadila agentura do svého stanoviska tuto možnost 7C (tj. jedno hromadné osvědčení provozovatele letišť pouze na žádost).

## **2.9 Analýza dopadů zmocnění hodnotících orgánů**

### *2.9.1 Alternativní možnosti*

V odstavci 2.5.2 byly pro úlohu hodnotících orgánů zjištěny tyto alternativní možnosti:

- 8A) Vedle příslušných orgánů mají oprávnění certifikovat určitá méně komplexní letiště a vykonávat nad nimi dohled i akreditované hodnotící orgány. Žadatel si může zvolit, kterému certifikačnímu subjektu svou žádost předloží.
- 8B) Vedle příslušných orgánů mají oprávnění certifikovat všechna letiště a vykonávat nad nimi dohled i akreditované hodnotící orgány. Žadatel si může zvolit, kterému certifikačnímu subjektu svou žádost předloží.
- 8C) Oprávnění certifikovat určitá méně komplexní letiště a vykonávat nad nimi dohled mají pouze akreditované hodnotící orgány.

### *2.9.2 Cílová skupina a počet dotčených subjektů*

#### *2.9.2.1 Provozovatelé letišť a poskytovatelé odbavovacích služeb*

V případě možností 8A a 8C se úloha hodnotících orgánů omezuje na certifikaci jednodušších letišť a jejich provozovatelů. Podle odhadu provedeného v odstavci 2.6.2.1 je v EU 27 + 4 z celkového počtu 3000 letišť spadajících do oblasti působnosti navrhovaného právního předpisu EU zhruba 700 komplexních letišť otevřených pro pravidelnou obchodní leteckou dopravu.

Jako odhad počtu jednodušších letišť slouží rozdíl obou hodnot (3000 – 700), tedy **2300**. V případě **možnosti 8C** budou těchto 2300 letišť otevřených pro veřejné využívání **vždy certifikovat hodnotící orgány**. Totéž platí pro provozovatele těchto letišť, jejichž počet se v případě jednodušších letišť považuje za shodný přímo s počtem letišť, tedy opět 2300.

V případě **možnosti 8A** si bude moci žadatel zvolit, zda si o osvědčení zažádá u nadřízeného orgánu pravomocného pro dané území nebo u hodnotícího orgánu akreditovaného v rámci EU 27 + 4. Očekává se, že během prvních let platnosti této nové politiky využije tuto možnost nanejvýš 30 % jednodušších letišť a provozovatelů, u nichž to přichází v úvahu. To znamená, že se jejich počet odhaduje na 30 % z 2300 = **690**.

V případě **možnosti 8B** mohou hodnotící orgány certifikovat na žádost všechna letiště, i **ta nejkomplexnější** (uložit to jako povinnost se jeví natolik nereálné, že tato teoretická možnost není v tomto posouzení dopadu ani zvažována). Opět za předpokladu, že zpočátku využije tuto možnost z celkového počtu 2000 pouze 30 %, bude se počet letišť, jichž se to týká, pohybovat na úrovni **900 letišť** (= 30 % ze 3000), z toho **690 jednodušších a 210 komplexnějších**.

Celkový počet provozovatelů oněch 3000 letišť EU 27 + 4 byl v odstavci 2.7.2.3 odhadnut zhruba na 1750, z nichž ovšem 25 provozuje více než jedno letiště, takže to, že využijí možnost podat si žádost u hodnotícího orgánu, se očekává u 30 % ze 2725 provozovatelů, tedy 815. Pokud jde o oněch 25 provozovatelů více letišť, u těch se předpokládá, že tuto možnost využije (alespoň v prvních letech) nanejvýš 20 %, tedy 5. **Počet dotčených provozovatelů v případě možnosti 8B lze tedy odhadnout na úrovni 815 + 5 = 820.**

Poskytovatelů pozemních odbavovacích služeb se to přímo netýká, protože se u nich žádná další certifikace nepředpokládá<sup>29</sup>.

#### 2.9.2.2 Příslušné orgány

V případě možnosti 8C nebude mezi příslušnými orgány pravomocnými na daném území a hodnotícími orgány docházet k žádné hospodářské soutěži, takže hodnotící orgány mohou být týmiž příslušnými orgány akreditovány. V takovém případě se však předpokládá, že:

- státy nebudou pravomoc akreditovat hodnotící orgány delegovat na regionální nebo místní úroveň; takže nejvyšší počet dotčených orgánů příslušných pro akreditaci nepřevyší počet států v rámci EU 27 + 4,
- a přinejmenším zpočátku se kandidátské hodnotící orgány budou nacházet pouze zhruba v 50 % států.

Znamená to tedy, že se **možnost 8C bude dotýkat pouze 15 příslušných orgánů**. V tomto případě bude jejich účast aktivní, protože budou hodnotící orgány akreditovat. V těchto souvislostech se agentura zapojovat nebude.

Naproti tomu v případě možností 8A a 8B budou hodnotící orgány v přímé obchodní soutěži s příslušnými orgány s pravomocí pro dané území. Aby se předešlo případným střetům zájmů, bude třeba, aby tyto orgány akreditovala na ústřední úrovni přímo agentura. Takto ke střetu zájmů nedojde, protože v rámci navrhované politiky nebude agentura na území EU 27 + 4 letiště ani jejich provozovatele certifikovat. Znamená to ovšem, že **jak možnosti 8A, tak možnosti 8B bude mít přímý vliv na agenturu z hlediska akreditačního procesu.**

Hodnotící orgány akreditované agenturou budou tedy po celé Evropě de facto soutěžit s příslušnými místními orgány. To znamená, že v případě možnosti 8A a 8B bude pasivně zapojeno všech 46 příslušných orgánů.

### 2.9.2.3 Hodnoticí orgány

Až do poloviny srpna 2007 byly podle přílohy 1 nařízení č. 550/2004 o tzv. jednotném nebi<sup>30</sup> uznávány tři organizace. V témže období existoval z hlediska směrnice 552/2004 (interoperabilita na „jednotném nebi“)<sup>31</sup> pouze jeden oznámený subjekt, a to Instituto Nacional de Tecnología Aeroespacial.

Ovšem v databázi „NANDO“<sup>32</sup> spravované GŘ ENTR bylo ke dni 9. srpna 2007 zařazeno celkem 194 oznámených subjektů, takže počet potenciálních hodnotících orgánů pro oblast letišť může být výrazně vyšší než oněch několik organizací uváděných v současnosti v souvislosti s tzv. jednotným evropským nebem, také uvážíme-li, že potenciální trh může představovat řádově tisíc letišť (což je mnohem více než počet organizací letové navigační služby). K témuž dni bylo v uvedené databázi NANDO zařazeno 155 oznámených subjektů akreditovaných pro oblast nízkonapěťových<sup>33</sup> elektrických zařízení. Tyto technologie jsou blízce příbuzné s nejdůležitějšími technologiemi sloužícími na letištích (letištní osvětlení).

V příslušném seznamu však zhruba desítku oznámených subjektů představovaly organizace obecnější povahy, například Asociación Española de Normalización y Certificación, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Istituto Italiano del Marchio di Qualità, Societé National de Certification et d'Homologation nebo TÜV. Jiné byly naproti tomu v oblasti elektrotechniky specializované.

Závěrem – s ohledem na velikost potenciálního trhu – se předpokládá, že u **kterékoli ze zvažovaných tří možností by si o akreditaci pro certifikaci letišť mohlo zažádat zhruba 15 organizací.**

### 2.9.2.4 Souhrn dotčených subjektů

Závěrem je počet potenciálně dotčených subjektů shrnut v tabulce 51.

MOŽNOST		Odhadovaný počet:				
id.	popis	letišť	provozovatelů letišť	poskytovatelů pozemních odbavovacích služeb	hodnotících orgánů	příslušných orgánů
8A	jednodušší letiště, na žádost	690	690	0	15	46 (pasivně) + agentura (aktivně)
8B	všechna letiště, na žádost.	900 (690 + 210)	820			
8C	jednodušší letiště; vždy	2300	2300			15 (aktivně)

**Tabulka 51: Počet subjektů dotčených problematikou hodnotících orgánů**

### 2.9.3 Bezpečnostní dopady

Některé orgány uvedené v odstavci 2.9.2.3 mají své pevné postavení (budované po několik desetiletí) v oblasti certifikace jakosti, ovšem žádný z nich nemá přímé zkušenosti s certifikací letišť. Naproti tomu provozovatelé letišť a jim příslušné orgány se vyznačují důvěryhodností, konkrétními znalostmi a zkušenostmi a vzájemnou úctou, rovněž dosaženými v průběhu let.

Přesně kvantifikovat bezpečnostní dopady, které by ze zavedení koncepce hodnotících orgánů plynuly, sice nelze, mezi většinou odborníků však převládá obecný názor, že má-li být zachována současná vysoká úroveň bezpečnosti, je třeba, aby regulační rámec zůstal poměrně stálý a nedocházelo u něj ze dne na den k zásadním změnám. Lze se tedy pokusit alespoň o kvalitativní posouzení dopadů zavedení hodnotících orgánů v této oblasti. Předpokládá se, že zavedení hodnotících orgánů pro jednodušší letiště, která v současnosti mnohdy certifikaci nepodléhají, může situaci zlepšit díky bezpečnostnímu dohledu prováděnému třetí stranou. Na takových letištích (jako jsou například letiště aeroklubů) jsou v každém případě objemy dopravního provozu, rozměry letadel a závažnost leteckých nehod menší. Horší by mohl být případ, kdy by byly hodnotící orgány zmocněny certifikovat velká letiště, protože tento proces je dobře zaveden prakticky u všech příslušných orgánů pro leteckou dopravu, které mají také potřebné znalosti a zkušenosti. Mimoto ponechá-li se provozovatelům jednodušších letišť možnost volby, bude se moci systém hladce a bez větších výkyvů rozvíjet.

To znamená, že možnost 8A (pouze jednodušší letiště, a to na žádost) by mohla představovat z bezpečnostního hlediska určitý přínos. Pokud by byla tato povinnost podle možnosti 8C uložena všude – tedy i tam, kde k tomu není situace dosud zralá, mohlo by to mít naopak vliv mírně záporný. A v případě možnosti 8B by mohl být záporný vliv ještě větší, protože oznámené subjekty nemají zatím v tomto směru dostatečné zkušenosti. V žádném případě nebude dotčen systém řízení bezpečnosti u provozovatelů letišť.

Výše uvedené úvahy jsou shrnuty v tabulce 52.

Úloha hodnotících orgánů	Bodové hodnocení ukazatelů výsledků pro bezpečnostní dopady zavedení hodnotících orgánů – možnost:		
	8A	8B	8C
	jednodušší letiště, na žádost	všechna letiště, na žádost	jednodušší letiště, vždy
Systém řízení provozovaný provozovateli letišť	0	0	0
Ukazatele bezpečnosti letišť (stabilita regulačního rámci)	1	-3	-1
<b>SOUČET</b>	<b>1</b>	<b>-3</b>	<b>-1</b>
<b>VÁŽENÝ SOUČET (součet x váhový faktor 3 pro bezpečnost)</b>	<b>3</b>	<b>-9</b>	<b>-3</b>

**Tabulka 52: Bezpečnostní dopady zavedení hodnotících orgánů**

Z tabulky 52 (jakkoli je pouze kvalitativní) lze vyvodit, že možnost 8B, velice se lišící od současné situace na poli regulace, může představovat bezpečnostní rizika vyplývající z náhlé ztráty stability. Dokonce i možnost 8C by vyvolala nestabilitu, ovšem její dopady z hlediska celkových rizik by byly mnohem menší, protože se tato možnost omezuje na jednodušší letiště, využívaná menšími letadly a jen velice zřídka obchodními aerotaxi (což znamená velice málo cestujících). Naproti tomu možnost 8A by měla na bezpečnost mírně kladný vliv.

#### 2.9.4 Hospodářské důsledky

##### 2.9.4.1 Akreditace hodnotících orgánů

Proces akreditace (a následného sledování) hodnotících orgánů je podobný procesu normalizace příslušných leteckých orgánů, jehož pracovní náročnost byla odhadnuta v odstavci 2.6.4.1.

Také v případě akreditačního procesu se předpokládá, že bude stanoven obecný plán sledování spojený s pravidelnými audity hodnotících orgánů, a to při 1 inspekční návštěvě každé 2 roky (četnost =  $1 : 2 = 0,5$  návštěvy ročně). Mimoto je možno provádět za zvláštních okolností i kontroly neplánované. Předpokládá se, že četnost by se tím zvýšila o 10 %, tedy na 0,55.

Tyto inspekce trvají obvykle 5 dní a provádí je skupina 3 auditorů. Průměrná pracovní náročnost jedné inspekční návštěvy tedy činí  $5 \text{ dní} \times 7,5 \text{ hodin} \times 3 \text{ osoby} = 112,5$  pracovních hodin.

Odhaduje-li se četnost návštěv na 0,55 za rok, znamená to, že si **akreditace (a následné sledování) jednoho akreditačního orgánu během dvouletého plánovacího období vyžádá ročně v průměru zhruba ( $112 \times 0,55 =$ ) 62 pracovních hodin.**

Bude ovšem třeba návštěvy koordinovat a připravovat, nahlašovat a sdělovat výsledky a sledovat případný plán nápravných opatření.

Proto se potřebný roční počet pracovních hodin vynaložených na akreditaci jednoho hodnotícího orgánu odhaduje v průměru na trojnásobek výše vypočítané hodnoty 62 hodin (tj. na jeden týden vlastní návštěvy prodloužený o dva týdny úřední práce). To znamená, že **v průměru bude na akreditaci jednoho hodnotícího orgánu v oblasti letišť potřeba ročně  $62 \times 3 = 186$  hodin**, v čemž je započtena vlastní návštěva i příslušná úřední práce před návštěvou a po ní.

V odstavci 2.9.2.3 byl počet hodnotících orgánů odhadnut na 15, takže celkově si jejich akreditace vyžádá ročně

- 186 hodin x 15 hodnotících orgánů = zhruba 2790 pracovních hodin ročně,
- což odpovídá přibližně pracovní náplni **2 osob na plný úvazek**.

V případě **možnosti 8C** bude těchto 15 hodnotících orgánů akreditováno a následně sledováno **příslušnými leteckými orgány**. Jelikož u nich se mzdové náklady odhadují na 138 000 EUR na jeden plný pracovní úvazek, bude jejich celková ekonomická náročnost činit zhruba **277 200 EUR ročně**.

V případě **možnosti 8A nebo 8B** však bude akreditace věcí **agentury**, jejíž mzdové náklady se odhadují přibližně na 150 000 EUR na jeden plný pracovní úvazek. Zde se tedy bude ekonomická náročnost pohybovat na úrovni **300 000 EUR ročně**.

Akreditační návštěvy však vyžadují práci i od orgánů, u nichž audit probíhá. Předpokládá se, že pro každou pětidenní návštěvu (= 37,5 pracovních hodin) zaměstnají v průměru jednoho koordinátora, což při roční četnosti 0,55 představuje  $37,5 \times 0,55 = 20$  pracovních hodin ročně, které si musí zajistit akreditační orgán. Také orgány, které se mají akreditovat (nebo po akreditaci sledovat), musejí ovšem vyplňovat dotazníky a podávat informace; s ohledem na tuto skutečnost se předpokládá, že na získání a udržování akreditace pro oblast letišť budou tyto orgány muset vynaložit dvojnásobek uvedené doby, tedy 40 pracovních hodin za rok. Celkově to pro všech 15 hodnotících orgánů, jichž se to týká, představuje:

- 40 hodin x 15 hodnotících orgánů = zhruba 600 pracovních hodin ročně, což představuje
- přibližně 0,5 plného pracovního úvazku
- čili – za předpokladu, že jedna pracovní hodina pracovníka hodnotícího orgánu odpovídá ve finančním vyjádření jedné hodině pracovníka příslušného orgánu, odhadují se celkové náklady pro všech uvedených 15 orgánů na částku kolem 69 300 EUR ročně.

**Závěrem lze náklady na akreditaci hodnotících orgánů** v oblasti letišť odhadnout tak, jak je uvedeno v tabulce 53.

Parametr	Pro agenturu	Pro všech 15 příslušných orgánů	Pro 15 hodnotících orgánů	CELKEM
<b>Možnosti 8A a 8B= akreditaci provádí agentura</b>				
Počet plných pracovních úvazků	2	0	0,5	<b>2,5</b>
Částka v tisících EUR 2006	300	0	69	<b>369</b>
<b>Možnost 8C = akreditaci provádějí příslušné orgány</b>				
Počet plných pracovních úvazků	0	2	0,5	<b>2,5</b>
Částka v tisících EUR 2006	0	277	69	<b>346</b>

**Tabulka 53: Odhad nákladů akreditace hodnotících orgánů**

Náklady akreditace hodnotících orgánů se tedy pohybují na úrovni 350 000 EUR ročně; u možnosti 8C (akreditaci provádějí příslušné orgány) by mohly být o 6 % nižší.

#### 2.9.4.2 Certifikace letišť

Základní náklady na certifikaci letišť byly odhadnuty v odstavci 2.6.4.2, přičemž pro možnost 3B (3000 letišť v působnosti právních předpisů EU, ovšem 700 velkých letišť již certifikaci podléhá) byly zjištěny tyto celkové hodnoty:

- u příslušných orgánů 165 plných pracovních úvazků a 22 869 000 EUR ročně,
- u provozovatelů letišť 52 plných pracovních úvazků a 7 207 000 EUR.

Tyto hodnoty byly získány za předpokladu, že orgán vynaloží na certifikaci jednoduššího letiště 120 pracovních hodin a souběžně provozovatel letiště vynaloží 38 hodin práce. U velkých letišť se počet potřebných pracovních hodin na certifikaci nebo každoroční dohled předpokládá třikrát vyšší, tedy u orgánu 360 hodin a u provozovatele 114 hodin. Poznamenejme, že 360 hodin/letiště x 700 letišť dává 252 000 hodin, tedy přibližně 200 plných pracovních úvazků, což se příliš neliší od údajů uvedených v odstavci 2.3.3.3.

Jako výchozí stav, vůči němuž se vypočítávají hospodářské důsledky zmocnění hodnotících orgánů, lze tedy použít údaje z tabulky 54.

Parametr	Pro orgány	Pro provozovatele letišť	CELKEM
<b>Možnost 8A = jednodušší letiště, na žádost</b>			
Počet pracovních hodin/menší letiště	120	38	158
Počet pracovních hodin x 690 menších letišť	82 800	26 220	109 020
Počet plných pracovních úvazku	66	21	87
Částka v tisících EUR (2006)	<b>9 148</b>	<b>2 911</b>	<b>12 059</b>
<b>Možnost 8B = všechna letiště, na žádost</b>			
Počet pracovních hodin/větší letiště	360	114	474
Počet pracovních hodin x 390 větších letišť	75 600	23 940	99 540
Počet plných pracovních úvazku	60	19	79
Částka v tisících EUR (2006)	8 316	2 633	10 949
Počet pracovních hodin/menší letiště	120	38	158
Počet pracovních hodin x 690 menších letišť	82 800	26 220	109 020
Počet plných pracovních úvazku	66	21	87
Částka v tisících EUR (2006)	9 148	2 911	12 059
CELKEM	<b>17 464</b>	<b>5 544</b>	<b>23 008</b>
<b>Možnost 8C = jednodušší letiště, vždy</b>			
Počet pracovních hodin/menší letiště	120	38	158
Počet pracovních hodin x 2300 menších letišť	276 000	87 400	363 400
Počet plných pracovních úvazku	219	69	288
Částka v tisících EUR (2006)	<b>30 353</b>	<b>9 563</b>	<b>39 917</b>

**Tabulka 54. Výchozí náklady na certifikaci letišť**

Dále se předpokládá, že u provozovatelů letišť se pracovní náročnost nezmění, kdežto hodnotící orgány, budou-li chtít „otevřít nový trh“, budou muset nabízet ceny zhruba o 10 % nižší než jsou certifikační poplatky účtované příslušnými orgány. Existence hodnotících orgánů by tak mohla vést k úsporám:

- kolem 942 000 EUR ročně (tj. 10 % z 9148) v případě možnosti 8A,
- kolem 1 750 000 EUR ročně (tj. 10 % ze 17 464) v případě možnosti 8B,
- kolem 3 035 000 EUR ročně (tj. 10 % z 30 353) v případě možnosti 8C.



### 2.9.4.3 Souhrn hospodářských důsledků

Na základě závěrů uvedených v pododstavcích 2.9.4.1 a 2.9.4.2 lze tedy pro porovnání hospodářských důsledků tří možností týkajících se úlohy hodnotících orgánů sestavit tabulka 55.

Úloha hodnotících orgánů	Odhadované náklady regulace hodnotících orgánů v tisících EUR (2006) ročně		
	8A	8B	8C
	jednodušší letiště, na žádost	všechna letiště, na žádost	jednodušší letiště, vždy
Akreditace hodnotících orgánů	369	369	346
Systém řízení u provozovatelů velkých letišť	0	0	0
Zmocnění hodnotících orgánů	- 942	- 1 750	- 3 035
<b>CELKEM</b>	<b>- 573</b>	<b>- 1 381</b>	<b>- 2 689</b>

**Tabulka 55. Souhrn hospodářských důsledků zmocnění hodnotících orgánů**

Ve všech případech se očekává, že zmocnění hodnotících orgánů povede k určitým úsporám, ty však budou v případě možnosti 8A malé, v případě možnosti 8B se budou pohybovat na úrovni 1 – 1,5 milionu EUR ročně a v případě možnosti 8C budou dvojnásobné.

Výše uvedené odhady lze převést na bodové hodnocení, jak ukazuje tabulka 56.

Úloha hodnotících orgánů	Bodové hodnocení ukazatelů výsledků týkajících se hospodářských důsledků zmocnění hodnotících orgánů u možnosti:		
	8A	8B	8C
	jednodušší letiště, na žádost	všechna letiště, na žádost	jednodušší letiště, vždy
Akreditace hodnotících orgánů	- 2	- 2	- 1
Systém řízení u provozovatelů velkých letišť	0	0	0
Zmocnění hodnotících orgánů	1	2	3
<b>SOUČET</b>	<b>- 1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
<b>VÁŽENÝ SOUČET (součet x váha 2 u hospodářských důsledků)</b>	<b>- 2</b>	<b>0</b>	<b>4</b>

**Tabulka 56: Bodové hodnocení hospodářských důsledků zmocnění hodnotících orgánů**

### 2.9.5 Vliv na životní prostředí

Všechny zvažované možnosti se z hlediska vlivu na životní prostředí jeví jako neutrální.

### 2.9.6 Sociální dopady

Pokud jde o sociální dopady, mohou díky zmocnění hodnotících orgánů vzniknout u těchto orgánů nová pracovní místa, která nahradí pracovní místa u příslušných orgánů věnovaná certifikaci letišť a provozovatelů. Jak bylo uvedeno v odstavci 2.9.4.2, odhaduje se, že na certifikaci letišť, jichž se to týká, by v případě možnosti 8A mohly příslušné orgány zaměstnávat zhruba 37 pracovníků na plný úvazek. Předpokládáme-li že u hodnotících orgánů

se produktivita přibližně o 5 % zvýší, mohou být uvedená pracovní místa nahrazena u hodnotících orgánů 35 (tj. 95 % ze 37) pracovními místy na plný úvazek.

Podobně by v případě možnosti 8B mohlo být 97 (tj. 60 + 37) pracovních míst u příslušných orgánů nahrazeno 92 pracovními místy (tj. 95 %) u hodnotících orgánů a v případě možnosti 8C by mohla být 124 pracovní místa (na plný úvazek) u příslušných orgánů nahrazena (95 % =) 118 pracovními místy u hodnotících orgánů.

Mimoto bylo odhadnuto, že činnost, kterou budou muset na akreditaci hodnotících orgánů vynaložit auditoři, odpovídá dvěma plným pracovním úvazkům. V případě možností 8A a 8B to znamená vznik dvou nových pracovních míst u agentury, v případě možnosti 8C se tato pracovní zátěž rozdělí mezi 15 příslušných orgánů, což u každého z nich představuje  $2/15 = 0,13$  plného pracovního úvazku. Toto číslo je ovšem tak nízké, že zřejmě bude možné příslušnou činnost zajistit organizačními změnami, aniž by se zřizovala nová pracovní místa.

Podobně i celkový objem 0,5 plného pracovního úvazku dělený 15 hodnotícími orgány, tedy 0,03 úvazku, je natolik zanedbatelný, že se žádné nové pracovní místo nevytvoří.

U žádné ze zvažovaných možností se nepředpokládá žádný vliv na počet pracovních míst u provozovatelů letišť.

Počty dotčených pracovních míst uvádí tabulka 57.

Činnost	Počet pracovních míst u:			
	agentury	příslušných orgánů	hodnotících orgánů	CELKEM
<b>Možnost 8A = jednodušší letiště, na žádost</b>				
Akreditace hodnotících orgánů	2	0	0	2
Certifikace letišť	0	- 37	35	- 2
<b>CELKEM</b>	2	- 37	35	<b>0</b>
<b>Možnost 8B = všechna letiště, na žádost</b>				
Akreditace hodnotících orgánů	2	0	0	2
Certifikace letišť	0	- 97	92	- 5
<b>CELKEM</b>	2	- 97	92	<b>- 3</b>
<b>Možnost 8C = jednodušší letiště, vždy</b>				
Akreditace hodnotících orgánů	0	0	0	<b>0</b>
Certifikace letišť	0	- 124	118	- 6
<b>CELKEM</b>	0	- 124	118	<b>- 6</b>

**Tabulka 57: Vliv hodnotících orgánů na počty pracovních míst**

V případě možnosti 8A může dojít k přesunu některých pracovních míst z kteréhokoli příslušného orgánu (v tomto případě 46, s pasivní úlohou) do kteréhokoli hodnotícího orgánu, bez ohledu na to, ve kterém státě v rámci EU 27 + 4 se nacházejí. To bude mít mírné kladné sociální dopady z hlediska budování vnitřního trhu, aniž by v souhrnu pracovní místa přibývala nebo ubývala.

Možnost 8B také přispěje k vnitřnímu trhu, přičemž počet pracovníků, jichž se to týká, je zde vyšší než v případě možnosti 8A. Možnost 8C se bude týkat ještě více pracovníků a dochází zde k určitému snížení počtu pracovních míst.

Závěrem lze sociální dopady jednotlivých možností shrnout tak, jak ukazuje tabulka 58.

Úloha hodnotících orgánů	Bodové hodnocení ukazatelů výsledků týkajících se sociálních dopadů zmocnění hodnotících orgánů u možnosti:		
	8A	8B	8C
	jednodušší letiště, na žádost	všechna letiště, na žádost	jednodušší letiště, vždy
Systém řízení provozovaný provozovateli velkých letišť	0	0	0
Budování vnitřního trhu (tj. odstraňování rozdrobenosti)	1	1	1
Pracovníci agentury věnující se tvorbě předpisů, normalizaci a bezpečnostním analýzám	1	1	0
Pracovníci příslušných orgánů věnující se certifikaci a dohledu	- 1	- 2	- 3
Zmocnění hodnotících orgánů	1	2	3
<b>SOUČET</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>VÁŽENÝ SOUČET (součet x váha 2 u sociálních dopadů)</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>2</b>

**Tabulka 58. Bodové hodnocení sociálních dopadů zmocnění hodnotících orgánů**

*2.9.7 Vliv na další požadavky v oblasti letectví mimo současnou působnost EASA*

Každá ze zvažovaných možností by měla mírně kladný vliv z hlediska harmonizace leteckých právních předpisů s tzv. novým přístupem.

*2.9.8 Multikriteriální analýza (MCA) a doporučená možnost*

Podle metodiky uvedené v odstavci 2.1.2 lze na základě bodového hodnocení v odstavcích 2.9.3 až 2.9.7 sestavit pro MCA tuto matici:

Položka dopadů	Váha	Vážené bodové hodnocení vlivu hodnotících orgánů v případě možnosti:		
		8A	8B	8C
		jednodušší letiště, na žádost	všechna letiště, na žádost	jednodušší letiště, ale vždy
Bezpečnost	3	3	-9	-3
Hospodářské aspekty	2	-2	0	4
Vliv na životní prostředí	3	0	0	0
Sociální dopady	2	4	4	2
Dopad na jiné předpisy	1	1	1	1
<b>VÁŽENÝ SOUČET</b>		<b>6</b>	<b>-4</b>	<b>4</b>

**Tabulka 59: Multikriteriální analýza vlivu hodnotících orgánů**

**Z tabulky je zřejmé, že dopad možnosti 8B by byl zřejmě záporný. Ze zbývajících dvou možností je bodové hodnocení možnosti 8A lepší než u možnosti 8C.**

Zejména v oblasti bezpečnosti a sociálních dopadů má možnost 8A vyšší bodové hodnocení než možnost 8C, zatímco hospodářské úspory by byly v jejím případě menší (u možnosti 8A jsou zanedbatelné, u možnosti 8C leží na úrovni - 2,5 milionu EUR ročně).

Z těchto důvodů zařadila agentura do svého stanoviska tuto možnost 8A (tj. hodnotící orgány zmocněny certifikovat jednodušší letiště a jejich provozovatele, pokud o to žadatel požádá).

## **2.10 Analýza vlivů na pracovníky záchranných a hasičských složek**

### *2.10.1 Alternativní možnosti*

V odstavci 2.5.2 byly pro školení, kvalifikaci, odbornou způsobilost a zdravotní způsobilost pracovníků záchranných a hasičských složek stanoveny tyto alternativní možnosti:

- 2A) Personál záchranných a hasičských složek je regulován obecně, nikoli speciálně pro oblast letectví.
- 2B) Stejně jako u možnosti 2A, navíc zvláštní systém způsobilosti pro oblast letectví a zdravotní požadavky.
- 2C) Personál záchranných a hasičských složek regulován také společnými předpisy pro oblast letectví spravovanými příslušnými orgány, zejména pokud jde o zdravotní způsobilost.

### *2.10.2 Cílová skupina a počet dotčených subjektů*

Dotčení budou všichni (zhruba 1750) provozovatelé 3000 letišť spadajících do oblasti působnosti navrhovaných právních předpisů EU a rovněž všechny příslušné orgány nebo hodnotící orgány. Pokud jde o agenturu, u ní se při řízení lidských zdrojů a dohledu nad nimi se žádnou úlohou nepočítá.

V současné době ovšem neexistují požadavky ani ICAO, ani EU, co se týče počtů pracovníků záchranných a hasičských složek. Nelze proto v tomto směru předložit žádné spolehlivé odhady.

### 2.10.3 Bezpečnostní dopady

Letecké prostředí má své zvláštnosti, a to jak z hlediska struktury letiště, tak z hlediska letadel jako takových. Při mimořádných událostech je třeba, aby se vozidla záchranných a hasičských složek pohybovala velmi rychle a bezpečně a okamžitě našla na letišti správný směr. Potom musejí čelit požáru, při kterém hoří speciální letecké materiály, popřípadě musejí otevřít trup letadla a vniknout do něj. Pro tyto úkoly musejí být pracovníci těchto složek řádně (a opakovaně) školeni, a to vedle svého základního školení příslušníků hasičských jednotek. Možnosti 2B a 2C tomuto požadavku vyhovují, možnost 2A však nikoli. Mimoto by možnost 2A představovala krok zpět v porovnání se současným stavem, kdy řada států klade na pracovníky záchranných a hasičských složek zaměstnaných na letištích určité požadavky.

Přijetí společných předpisů pro pracovníky záchranných a hasičských složek a příbuzný personál na úrovni EU 27 + 4 podle možnosti 2B nebo 2C by také mělo kladný vliv na bezpečnost, právě díky tomu, že by byly společné, což by mohlo také přispět k dalšímu rozvoji přílohy 14 dokumentu ICAO v této konkrétní věci. V rámci možnosti 2A by takových výhod nebylo možno dosáhnout.

Celkově lze bezpečnostní dopady zvažovaných tří možností shrnout tak, jak uvádí tabulka 60.

Záchranné a hasičské složky	Bodové hodnocení ukazatelů výsledků týkajících se bezpečnostních dopadů regulace pracovníků záchranných a hasičských složek u možnosti:		
	2A	2B	2C
	žádné letecké požadavky	letecké požadavky	licencování pracovníků záchranných a hasičských složek příslušnými orgány
Přijetí společných prováděcích pravidel	0	1	1
Vývoj přílohy 14 dokumentu ICAO	0	1	1
System způsobilosti letištního personálu	- 3	3	3
<b>SOUČET</b>	<b>- 3</b>	<b>5</b>	<b>5</b>
<b>VÁŽENÝ SOUČET (součet x váha 3 u bezpečnosti)</b>	<b>- 9</b>	<b>15</b>	<b>15</b>

**Tabulka 60: Bezpečnostní dopady jednotlivých možností týkajících se pracovníků záchranných a hasičských složek**

Z tabulky 60 je zřejmé, že možnost 2A by nesplňovala bezpečnostní požadavky, zatímco možnosti 2B a 2C by je splňovaly ve stejné míře.

### 2.10.4 Hospodářské důsledky

Jelikož nemáme k dispozici žádný odhad počtu pracovníků záchranných a hasičských složek, jichž se věc týká, je posouzení hospodářských důsledků zvažovaných tří možností pouze kvalitativní.

Předpokládá se, že si možnost 2A nevyžádá žádné dodatečné náklady (bodové hodnocení 0; možnost je tedy v tomto směru neutrální).

Naproti tomu možnost 2B může mít určité omezené dopady v oněch několika případech, kde se v současnosti žádné zvláštní letecké požadavky na pracovníky záchranných a hasičských složek nekladou (bodové hodnocení -1).

Konečně možnost 2C by měla nevýznamnější nepříznivé hospodářské dopady, protože u příslušných orgánů by si její provádění vyžadovalo další úřední činnost (bodové hodnocení -2).

Podle metodiky vyložené v odstavci 2.1.2 je třeba všechna uvedená tři bodová hodnocení vynásobit „váhou“ 2, čímž dostáváme tato „vážená“ bodová hodnocení:

- Možnost 2A (tj. žádné letecké požadavky): „vážené“ bodové hodnocení 0.
- Možnost 2B (tj. letecké požadavky, za něž odpovídá provozovatel letiště): „vážené“ bodové hodnocení -2.
- Možnost 2C (tj. letecké požadavky, za něž odpovídá příslušný orgán, kam spadá i licencování pracovníků záchranných a hasičských složek): „vážené“ bodové hodnocení -4.

#### 2.10.5 Vliv na životní prostředí

Všechny tři zvažované možnosti se z hlediska vlivu na životní prostředí jeví jako neutrální.

#### 2.10.6 Sociální dopady

Pokud by měl příslušný orgán vystavovat licence, zvýšilo by se značně nebezpečí nezaměstnanosti způsobené ztrátou (i dočasnou) odborné nebo zdravotní způsobilosti. Bodové hodnocení možnosti 2C z hlediska sociálních dopadů je tedy vysoce záporné (hodnocení -3 x „váha“ 2 = -6).

Možnost 2A (tj. žádné zvláštní požadavky v oblasti letectví) se ze sociálního hlediska jeví jako neutrální (bodové hodnocení 0).

Konečně u možnosti 2B se předpokládají významné kladné sociální dopady, protože by se zvýšila kvalita a odborný obsah práce a současně by vznikl určitý počet pracovních hodin věnovaných školení a aktivnímu cvičení (bodové hodnocení 2 x „váha“ 2 = 4).

#### 2.10.7 Vliv na další požadavky v oblasti letectví mimo současnou působnost EASA

Žádná ze zvažovaných možností nemá na požadavky v oblasti letectví mimo současnou působnost EASA vliv.

#### 2.10.8 Multikriteriální analýza (MCA) a doporučená možnost

Podle metodiky uvedené v odstavci 2.1.2 lze na základě bodového hodnocení v odstavcích 2.10.3 až 2.10.7 sestavit pro MCA tuto matici:

Položka dopadů	Váha	Vážené bodové hodnocení týkající se pracovníků záchranných a hasičských složek v případě možnosti:		
		2A	2B	2C
		žádné letecké požadavky	letecké požadavky	udělování licencí pracovníkům záchranných a hasičských složek příslušnými orgány
Bezpečnost	3	- 9	15	15
Hospodářské aspekty	2	0	- 2	- 4
Globální interoperabilita	1	- 3	3	1

Vliv na životní prostředí	3	0	0	0
Sociální dopady	2	0	4	- 6
Dopad na jiné předpisy	1	0	0	0
<b>VÁŽENÝ SOUČET</b>		<b>- 12</b>	<b>20</b>	<b>6</b>

**Tabulka 61. Multikriteriální analýza týkající se pracovníků záchranných a hasičských složek**

**Z tabulky je zřejmé, že možnost 2A by zjevně měla vysoce záporný vliv. Ze zbývajících dvou možností je bodové hodnocení možnosti 2B zhruba třikrát lepší, než jak je tomu v případě možnosti 2C.**

Zejména je možnost 2B lepší než možnost 2C ze sociálního hlediska a z hlediska globální interoperability.

Z tohoto důvodu zařadila agentur do svého stanoviska tuto možnost 2B (tj. na pracovníky záchranných a hasičských složek jsou kladeny zvláštní odborné a zdravotní požadavky a odpovědnost za jejich dodržování má provozovatel letiště).

### 3. Závěry

Po posouzení dopadů všech zvažovaných možností z hlediska konkrétních cílů, co se týče bezpečnosti, hospodářských důsledků, globální interoperability, vlivů na životní prostředí a sociálních aspektů, a dále z hlediska jejich vztahu k jiným politickým opatřením, jako je například tzv. nový přístup nebo tzv. jednotné evropské nebe, navrhuje agentura ve svém stanovisku tyto vybrané možnosti:

- Možnost 3B (viz odstavec 2.6), pokud jde o oblast působnosti právních předpisů EU týkajících se bezpečnosti a interoperability letišť (tj. společné předpisy EU se vztahují na všechna letiště otevřená pro veřejné využívání), protože její bodové hodnocení z bezpečnostního hlediska je dvakrát lepší, než jak je tomu u alternativních možností, je také nejméně nákladná a jejím důsledkem může být vznik významného počtu nových kvalifikovaných pracovních míst v soukromém sektoru v rámci organizací, jež jsou provozovateli letišť nebo poskytovateli pozemních odbavovacích služeb.
- Možnost 4C (viz odstavec 2.7), pokud jde o regulaci letištních zařízení (tj. zvláštní předpisy a/nebo příkazy ETSO a certifikace konstrukce letištních zařízení, je-li to zapotřebí z bezpečnostních důvodů; opatření zaměřená na příslušné konstrukční a výrobní organizace; prohlášení o shodě vyrobených zařízení vystavovaná výrobcem; za provedení na místě, provoz nebo používání a údržbu je odpovědný provozovatel letiště, ověřený v rámci certifikace letiště, tedy aniž by se vystavovalo samostatné prohlášení o ověření), protože její bodové hodnocení z bezpečnostního hlediska je mnohem vyšší, než jak je tomu u alternativní možnosti 4A, dále protože tato zvolená možnost 4C může položit základy pro lepší řízení ochrany životního prostředí na letištích a jejím uplatněním se může zvýšit kvalita i počet pracovních míst v organizacích zabývajících se konstrukcí a výrobou letištních zařízení a současně je méně nákladná než možnost 4B.
- Možnost 7C (viz odstavec 2.8), pokud jde o certifikaci provozovatelů letišť (tj. možnost, aby si provozovatelé, kteří spravují více letišť a mají zřízeny centralizované funkce řízení bezpečnosti, řízení jakosti a vnitřních auditů, podle svého uvážení zažádali o jedno hromadné osvědčení provozovatele letišť na úrovni celé společnosti), protože její bodové hodnocení je dvakrát vyšší, než jak je tomu u alternativní možnosti 7B, zejména ze sociálního hlediska, jelikož si nevyžaduje snížení počtu pracovních míst, ani na žádném provozovateli letiště nepožaduje, aby svou společnost reorganizoval. Mimoto by možnost 7C měla i kladné hospodářské důsledky (vedla by k určitým úsporám).
- Možnost 8A (viz odstavec 2.9), pokud jde o úlohu hodnotících orgánů (tj. zmocnění hodnotících orgánů akreditovaných agenturou k tomu, aby certifikovaly nejméně komplexní letiště a jejich provozovatele, s tím, že bude ponecháno na žadateli, jestli svou žádost zašle příslušnému orgánu v oblasti letectví nebo hodnotícímu orgánu), protože její bodové hodnocení je přinejmenším dvakrát vyšší, než jak je tomu u alternativních možností, přičemž převyšuje zejména možnost 8C z bezpečnostních a sociálních hledisek, a současně vede k určitým hospodářským úsporám, i když jen minimálním.
- Možnost 2B (viz odstavec 2.10), pokud jde o pracovníky záchranných a hasičských složek (tj. stanovení požadavků na jejich odbornou a zdravotní způsobilost zvláště pro oblast letectví, přičemž odpovědnost za prokázání této způsobilosti má provozovatel letiště), protože má nejenom kladné bodové hodnocení z bezpečnostního hlediska, ale také má celkově třikrát vyšší bodové hodnocení než alternativní možnost 2C. Toto vyšší bodové hodnocení oproti možnosti 2C je obzvláště výrazné v oblasti sociálních dopadů a globální interoperability.

Výše uvedené návrhy jsou také v souladu se stanovisky řady příslušných orgánů, správních orgánů i průmyslového odvětví, jak vyplývá z rozsáhlých konzultací (viz odstavec 2.2.2)



a zejména z 3010 připomínek k dokumentu NPA 06/2006 a 103 reakcí na příslušný dokument komentářů a odpovědí (CRD).

Případný celkový dopad všech zvolených možností, jež jsou pak začleněny do stanoviska agentury v této věci, je v souhrnné formě uveden v tabulce 62.

Dopady		Zvolená možnost					SOUČET	
		působnost právních předpisů EU	letištní zařízení	certifikace	hodnotící orgány	pracovníci záchranných a hasičských složek		
		3B	4C	7C	8A	2B		
položka	jednotka	3000 letišť otevřených pro veřejné využívání	ověřování součástí certifikace	jedno osvědčení na žádost	jednodušší, na žádost	letecké požadavky		
Bezpečnost		vážené bodové hodnocení	57	12	0	3	15	<b>87</b>
Hospodářské důsledky	pro agenturu	tisíc EUR ročně	2 850	0	0	300	0	<b>3 150</b>
	CELKEM	tisíc EUR ročně	30 181	0	- 8 693	573	neodhadováno	<b>20 915</b>
Vliv na životní prostředí		vážené bodové hodnocení	0	3	0	0	0	<b>3</b>
Sociální dopady	agentura	počet pracovních míst	19	0	0	2	neodhadováno	<b>21</b>
	orgány		107	0	- 3	- 37		<b>67</b>
	<b>dílčí celkový veřejný sektor</b>		<b>126</b>	<b>0</b>	<b>- 3</b>	<b>- 35</b>		<b>88</b>
	hodnotící orgány		0	0	0	35		<b>35</b>
	provozovatelé letišť		159	0	- 60	0		<b>99</b>
	poskytovatelé odbavovacích služeb		245	0	0	0		<b>245</b>
	organizace konstruuující a vyrábějící letištní zařízení		0	0	0	0		<b>0</b>
	<b>dílčí celkový veřejný sektor</b>		<b>404</b>	<b>0</b>	<b>- 60</b>	<b>35</b>		<b>379</b>
	<b>CELKEM</b>		<b>530</b>	<b>0</b>	<b>- 63</b>	<b>0</b>		<b>467</b>
Na další požadavky		vážené bodové hodnocení	0	0	2	1	0	<b>3</b>

**Tabulka 62. Souhrn dopadů návrhů agentury**

Žádná ze zvolených pěti možností nemá záporný vliv na bezpečnost – naopak, čtyři z nich, totiž 3B, 4C, 8A a 2B, mají v porovnání s příslušnými alternativními možnostmi

z bezpečnostního hlediska nejvyšší bodové hodnocení a možnost 7C (jedno hromadné osvědčení) je – stejně jako příslušné alternativní možnosti – vůči bezpečnosti neutrální.

Náklady spojené s rozšířením systému agentury na regulaci bezpečnosti a interoperability letišť byly při předběžném posouzení dopadu právních předpisů v roce 2005 odhadnuty na 4,4 až 6,5 milionů EUR (2005) ročně (pouze mzdové a režijní náklady v rámci agentury, bez nákladů zainteresovaných stran, ale připadajících jak na řízení letového provozu, tak na letiště). V předkládaném posouzení dopadu odhaduje agentura přímé dodatečné náklady na 3 150 000 EUR ročně, což je zhruba 50 % předběžného odhadu. To není nijak překvapující, protože se v tomto posouzení dopadu berou v potaz pouze letiště, nikoli však řízení letového provozu a letové navigační služby. Útvary Komise tyto náklady v roce 2006 přehodnotily a dospěly k částce zhruba 7,5 milionů EUR ročně (kam spadají nejenom přímé náklady agentury, nýbrž náklady všech zainteresovaných stran, přičemž se předpokládá, že do oblasti působnosti právních předpisů EU bude spadat 1500 letišť). V předkládaném posouzení dopadu právních předpisů se celkové náklady odhadují na téměř 21 milionů EUR ročně (zhruba 3 miliony EUR ročních dodatečných nákladů agentury, zbytek u ostatních zainteresovaných stran), což stále potvrzuje, že analýza byla provedena do přiměřené hloubky. Je ovšem třeba připomenout (viz odstavec 2.3.1.9), že odhadované náklady leteckých nehod a incidentů způsobených letištními faktory (infrastruktura, zařízení, provoz) v EU 27 + 4 činí celkem přibližně 1 164 000 000 EUR (2006) ročně, což je částka 125-násobně vyšší. To znamená, že pokud by se díky návrhu agentury dosáhlo byť jen 2% kvantitativního zvýšení bezpečnosti (tj. 23 280 000 EUR ročně), jednalo by se o řádově stejnou částku, jako představují odhadované náklady navrhované politiky.

Mimoto by navrhovaná politika položila základy pro případné budoucí přínosy k ochraně životního prostředí.

Ze sociálního hlediska by tato politika nejen přispěla k rozvoji vnitřního trhu a mobilitě pracovních sil, ale mohla by v rámci EU 27 + 4 dát vznik zhruba 530 dalším pracovním místům, z toho 21 v agentuře, 67 u příslušných orgánů a zbytku v soukromém sektoru.

A konečně, navrhovaná politika by mohla také přispět ke sjednocení regulace bezpečnosti a interoperability letišť, a to nejenom se základním nařízením EASA č. 1592/2002, ale také se zásadami tzv. nového přístupu a tzv. jednotného evropského nebe.

Na základě tohoto posouzení dopadu právních předpisů se tedy dochází k názoru, že rozšíření systému EASA na bezpečnost a interoperabilitu letišť je odůvodněné, zejména s ohledem na jeho bezpečnostní, sociální a hospodářské přínosy. Proto se doporučuje zahájit potřebné činnosti tak, aby se dosáhlo toho, že EK předloží návrh právního předpisu ke spoleurohodovacímu řízení do roku 2008.