

**POSOUZENÍ DOPADU PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ**

**PŘI**

**ROZŠÍŘENÍ SYSTÉMU EASA NA REGULACI USPOŘÁDÁNÍ LETOVÉHO PROVOZU A  
LETOVÝCH NAVIGAČNÍCH SLUŽEB (ATM/ANS)**

## 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 SOUVISLOSTI.....	11
1.2 ITERATIVNÍ POSTUP PŘI POSUZOVÁNÍ DOPADU .....	12
1.2.1 „Zlepšování právních předpisů“ .....	12
1.2.2 Určení problému.....	12
1.2.3 Předběžné posouzení dopadu provedené Komisí.....	13
1.2.4 Konečné posouzení dopadu provedené Komisí .....	13
1.2.5 Předkládané posouzení dopadu právních předpisů .....	13
<b>2. POSOUZENÍ DOPADU PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ .....</b>	<b>15</b>
2.1 PŘÍSTUP K POSUZOVÁNÍ DOPADU PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ .....	15
2.1.1 Kvalitativní a kvantitativní posouzení.....	15
2.1.2 Metodika posuzování.....	15
2.2 KONZULTACE SE ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI .....	17
2.3 ANALÝZA PROBLÉMU .....	18
2.3.1 Úroveň bezpečnosti ATM/ANS v Evropě.....	18
2.3.1.1 Zdroj informací o bezpečnosti.....	18
2.3.1.2 Kultura bezpečnosti a hlášení .....	18
2.3.1.3 Celkový počet nehod, incidentů a jiných událostí souvisejících s ATM/ANS.....	19
2.3.1.4 Nehody, incidenty a jiné události související s ATM/ANS a příslušné kategorie.....	20
2.3.1.5 Nehody se smrtelnými následky s podílem ATM/ANS .....	21
2.3.1.6 Hlavní rizikové oblasti .....	23
2.3.1.7 Náklady spojené s bezpečnostními událostmi.....	24
2.3.2 Regulační rámec.....	25
2.3.2.1 Globální regulační rámec: ICAO .....	25
2.3.2.2 Tvorba pravidel a normalizace v Evropě .....	25
2.3.2.3 Rozdrobenost regulačního rámce .....	26
2.3.3 Procesy na vnitrostátní úrovni .....	28
2.3.3.1 Hlavní oblasti neplnění požadavků zjištěné programem ESIMS .....	28
2.3.3.2 Současná opatření pro dohled nad bezpečností ATM/ANS .....	28
2.3.4 Výzvy spojené s dalším vývojem.....	28
2.3.5 Závěry a odůvodnění zásahu EU .....	29
2.4 CÍLE A UKAZATELE .....	29
2.4.1 Cíle .....	29
2.4.2 Obecné cíle.....	30
2.4.3 Specifické cíle .....	30
2.4.4 Operativní cíle.....	31
2.4.5 Ukazatele .....	32
2.5 EXISTUJÍCÍ MOŽNOSTI.....	35
2.5.1 Možnosti v předběžném posouzení dopadu právních předpisů.....	35
2.5.2 Možnosti zvažované v předkládaném posouzení dopadu právních předpisů.....	36
2.6 NEJLEPŠÍ MOŽNOST, JAK ROZŠÍŘIT PRAVOMOCI EASA NA REGULACI BEZPEČNOSTI ATM/ANS....	39
2.6.1 Alternativní možnosti .....	39
2.6.2 Cílová skupina a počet dotčených subjektů.....	39
2.6.2.1 Příslušné orgány.....	39
2.6.2.2 Poskytovatelé služeb ATM/ANS .....	40
2.6.2.3 Další poskytovatelé několika služeb.....	42
2.6.2.4 Organizace zabývající se projektováním, výrobou a údržbou .....	43

2.6.2.5 Organizace provádějící výcvik a poskytovatelé lékařských služeb.....	44
2.6.2.6 Souhrn dotčených subjektů.....	44
2.6.3 Bezpečnostní dopady .....	45
2.6.4 Hospodářské dopady .....	49
2.6.4.1 Normalizační inspekce prováděné agenturou .....	50
2.6.4.2 „Horizontální“ regulace systému řízení bezpečnosti a řízení kvality.....	51
2.6.4.3 Dohled nad organizacemi provádějícími údržbu .....	52
2.6.4.4 Ověřování shody u avioniky v letadlech třetích zemí .....	52
2.6.4.5 Náklady spojené se škodami .....	53
2.6.4.6 Bezpečnostní analýzy a tvorba pravidel prováděné agenturou .....	53
2.6.4.7 Souhrn hospodářských dopadů.....	54
2.6.5 Dopady na životní prostředí .....	55
2.6.6 Sociální dopady .....	55
2.6.6.1 Příslušné orgány .....	55
2.6.6.2 Letecké odvětví.....	56
2.6.6.3 EUROCONTROL a agentura .....	56
2.6.6.4 Souhrn sociálních dopadů .....	57
2.6.7 Dopady na další požadavky Společenství mimo současnou působnost EASA ...	57
2.6.7.1 „Nový přístup“ .....	57
2.6.7.2 Vydávání licencí leteckým dopravcům.....	58
2.6.7.3 Souhrn dopadů na další požadavky Společenství .....	59
2.6.8 Multikriteriální analýza (MCA) a doporučovaná možnost .....	59
2.7 PROVOZNÍ KONCEPCE.....	60
2.7.1 Alternativní možnosti .....	60
2.7.2 Cílová skupina a počet dotčených subjektů.....	61
2.7.2.1 Různé úlohy.....	61
2.7.2.2 Příslušné orgány .....	62
2.7.2.3 Tvůrci koncepcí .....	62
2.7.2.4 ATSP .....	62
2.7.2.5 Souhrn dotčených subjektů.....	63
2.7.3 Bezpečnostní dopady .....	63
2.7.4 Hospodářské dopady .....	66
2.7.5 Dopady na životní prostředí .....	69
2.7.6 Sociální dopady .....	69
2.7.7 Dopady na další požadavky Společenství mimo současnou působnost EASA ...	69
2.7.8 Multikriteriální analýza (MCA) a doporučovaná možnost .....	71
2.8 USPOŘÁDÁNÍ TOKU LETOVÉHO PROVOZU (ATFM) .....	71
2.8.1 Alternativní možnosti .....	71
2.8.2 Cílová skupina a počet dotčených subjektů.....	72
2.8.2.1 Příslušné orgány .....	72
2.8.2.2 Poskytovatelé ATFM.....	72
2.8.2.3 Další zainteresované strany podílející se na leteckém provozu.....	72
2.8.2.4 Ostatní zainteresované strany v oblasti letectví.....	73
2.8.2.5 Souhrn dotčených subjektů.....	73
2.8.3 Bezpečnostní dopady .....	73
2.8.4 Hospodářské dopady .....	75
2.8.5 Dopady na životní prostředí .....	76
2.8.6 Sociální dopady.....	76
2.8.7 Dopady na další požadavky Společenství mimo současnou působnost EASA ...	76
2.8.8 Multikriteriální analýza (MCA) a doporučovaná možnost .....	77
2.9 USPOŘÁDÁNÍ VZDUŠNÉHO PROSTORU (ASM) .....	77
2.9.1 Alternativní možnosti .....	77
2.9.2 Cílová skupina a počet dotčených subjektů.....	78
2.9.3 Bezpečnostní dopady .....	78
2.9.4 Hospodářské dopady .....	79
2.9.5 Dopady na životní prostředí .....	81
2.9.6 Sociální dopady .....	81

2.9.7 Dopady na další požadavky Společenství mimo současnou působnost EASA ...	81
2.9.8 Multikriteriální analýza (MCA) a doporučovaná možnost .....	81
2.10 MALÉ A STŘEDNÍ PODNIKY.....	81
2.10.1 Alternativní možnosti.....	81
2.10.2 Cílová skupina a počet dotčených subjektů .....	82
2.10.3 Bezpečnostní dopady.....	82
2.10.4 Hospodářské dopady .....	84
2.10.5 Dopady na životní prostředí.....	85
2.10.6 Sociální dopady .....	85
2.10.7 Dopady na další požadavky Společenství mimo současnou působnost EASA .	85
2.10.8 Multikriteriální analýza (MCA) a doporučovaná možnost.....	86
2.11 CERTIFIKACE CELOEVROPSKÝCH ANSP .....	86
2.11.1 Alternativní možnosti.....	86
2.11.2 Cílová skupina a počet dotčených subjektů .....	86
2.11.3 Bezpečnostní dopady.....	87
2.11.4 Hospodářské dopady .....	88
2.11.5 Dopady na životní prostředí.....	88
2.11.6 Sociální dopady .....	89
2.11.7 Dopady na další požadavky Společenství mimo současnou působnost EASA .	89
2.11.8 Multikriteriální analýza (MCA) a doporučovaná možnost.....	90
<b>3. ZÁVĚRY.....</b>	<b>90</b>

**Seznam zkratk**

ACC	Area Control Centre (oblastní středisko řízení)
AIB	Accident Investigation Body (orgán pro vyšetřování nehod)
AFIS	Aerodrome Flight Information Service (letištní letová 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)
AOC	Air Operator Certificate (osvědčení provozovatele letecké dopravy)
ASM	Airspace Management (uspořádání vzdušného prostoru)
AST	Annual Safety Template (šablona pro výroční zprávu o bezpečnosti)
ATC	Air Traffic Control (řízení letového provozu)
ATCO	Air Traffic Control Official (pracovník řízení letového provozu)
ATFM	Air Traffic Flow Management (uspořádání toku letového provozu)
ATM	Air Traffic Management (uspořádání letového provozu)
ATS	Air Traffic Services (letové provozní služby)
ATSP	Air Traffic Service Provider (poskytovatel letových provozních služeb)
CFIT	Controlled Flight Into Terrain (řízený let do terénu)
CFMU	Central Flow Management Unit (centrální jednotka uspořádání toku letového provozu)
CoO	Concept of Operations (provozní koncepce)
CRD	Comment Response Document (dokument komentářů a odpovědí)
CS	Certification Specification (certifikační specifikace)
CTR	Controlled airspace volume around an aerodrome (řízená část vzdušného prostoru v okolí letiště)
DOA	Design Organisation Approval (oprávnění organizace k projektování)
EASA	European Aviation Safety Agency (Evropská agentura pro bezpečnost letectví)
EK	Evropská komise
ECAC	European Civil Aviation Conference (Evropská konference civilního letectví)
EGNOS	European Geostationary Navigation Overlay Service (Evropská služba pro pokrytí geostacionární navigací)
ZP	Základní požadavky
ESARR	EUROCONTROL Safety Regulatory requirements (bezpečnostní regulační požadavky Evropské organizace pro bezpečnost letového provozu EUROCONTROL)
ESIMS	ESARR Implementation Monitoring and Support (sledování a podpora provádění požadavků ESARR)
EU	Evropská unie
FAB	Functional Airspace Block (funkční blok vzdušného prostoru)
FIR	Flight Information Region (letová informační oblast)
FMP	Flow Management Position (pracoviště pro uspořádání toku letového provozu)
FTE	Full Time Equivalent (ekvivalent plného pracovního úvazku)
FUA	Flexible Use of Airspace (pružné využívání vzdušného prostoru)
GSA	GNSS Supervisory Authority (úřad pro dohled nad GNSS)
GNSS	Global Navigation Satellite System (globální navigační družicový systém)

HLG	High Level Group (skupina na vysoké úrovni)
HST	High Speed Train (vysokorychlostní vlak)
ICAO	International Civil Aviation Organisation (Mezinárodní organizace pro civilní letectví)
ICASC	International Committee for Airspace Standards and Calibration (Mezinárodní výbor pro letecké normy a kalibraci)
ICB	Industry Consultation Body (poradní orgán odvětví)
IFR	Instrument Flight Rules (pravidla letu podle přístrojů)
IRs	Implementing Rules (prováděcí pravidla)
IS-SG	Inter-Service Steering Group (meziútvarová řídicí skupina)
JAMC	Joint (civil-military) Airspace Management Cell (spojená (civilně-vojenská) buňka uspořádání vzdušného prostoru)
LCIP	Local Convergence and Implementation Plans (místní konvergenční a prováděcí plány)
MCA	Multi-Criteria Analysis (multikriteriální analýza)
MS	Member State (členský stát)
NAA/NSA	National (or Civil) Aviation Authority/Supervisory Authority (vnitrostátní letecký úřad nebo úřad pro civilní letectví / vnitrostátní dozorový orgán)
NPA	Notice for Proposed Amendment (oznámení o navrhované změně)
OPS	Operations (provoz)
POA	Production Organisation Approval (oprávnění organizace k výrobě)
QMS	Quality Management System (systém řízení kvality)
RIA	Regulatory Impact Assessment (posouzení dopadu právních předpisů)
RNAV	Area Navigation (prostorová navigace)
RVSM	Reduced Vertical Separation Minima (snížená minima vertikálních rozestupů)
SARPS	Standards And Recommended Practices (normy a doporučené postupy)
SES	Single European Sky (jednotné evropské nebe)
SESAR	Single European Sky ATM Research (výzkum v oblasti ATM v rámci jednotného evropského nebe)
SJU	SESAR Joint Undertaking (společný podnik SESAR)
SME	Small/Medium Enterprise (malý nebo střední podnik)
SMS	Safety Management System (systém řízení bezpečnosti)
SRC	Safety Regulation Commission (komise pro regulaci bezpečnosti)
TSA	Temporary Segregated Areas (dočasně vyhrazené prostory)
TWR	Tower (řídicí věž)
UAS	Unmanned Aerial Systems (bezpilotní systémy)
UIR	Upper (flight) Information Region (horní (letová) informační oblast)
VLJ	Very Light Jet (velmi lehký tryskový letoun)

## Shrnutí

Účelem tohoto posouzení dopadu právních předpisů (RIA) je vyhodnotit z evropského hlediska možné důsledky rozšíření základního nařízení<sup>1</sup> na uspořádání letového provozu (ATM) a letové navigační služby (ANS).

Předkládaný dokument vychází z předběžného posouzení dopadu provedeného v roce 2005 z iniciativy útvarů Komise. Posouzení provedla agentura podle metodiky, kterou vydal její výkonný ředitel k provedení bodu 5.3 postupu při tvorbě pravidel agentury.

Proběhla rozsáhlá konzultace se zainteresovanými stranami, přičemž 1 860 jejich odpovědí na dokument NPA 2007-16 bylo uvedeno v dokumentu CRD 2007-16, který agentura zveřejnila dne 18. března 2008.

Toto posouzení podporuje stanovisko agentury, že systém EASA<sup>2</sup> má být použit k realizaci těchto záměrů:

- zvýšit bezpečnost služeb ATM a ANS, které by jinak v příštích dvou desetiletích mohly přivodit přibližně 18 nehod za rok (z toho 1/3 se smrtelnými následky) a přibližně 90 000 incidentů,
- snížit náklady, které by mohly být v zemích EU 27+4<sup>3</sup> spojeny s nehodami a incidenty souvisejícími s ATM/ANS a které lze odhadnout přibližně na 680 mil. EUR/rok,
- zavést celkový systémový přístup k regulaci bezpečnosti civilního letectví,
- vytvořit v zemích EU 27+4 silný regulační rámec, který bude zřetelně oddělen od poskytování služeb i od jiných forem regulace nebo veřejných zásahů,
- podpořit celoevropský projekt SESAR tím, že bude určen jeden orgán pro regulaci bezpečnosti, který bude schopen sledovat vývoj a usnadňovat provádění projektu prostřednictvím rychlého určování způsobů certifikace,
- zvýšit na úrovni EU četnost ohlašování incidentů a událostí v oblasti ATM.

Za tímto účelem byly stanoveny obecné, specifické a operativní cíle. V tomto posouzení dopadu právních předpisů jsou použity výsledkové ukazatele odpovídající specifickým cílům.

Na základě obdržených připomínek k dokumentu NPA 2007-16 považovala agentura za nezbytné zhodnotit dopad rozšíření svého základního nařízení ve srovnání se začleněním její úlohy na poli regulace bezpečnosti do rámce SES.

Urcila také ty otázky položené v dokumentu NPA 2007-16, u nichž je před vyvozením závěrů nezbytné posoudit dopady:

- otázka 1, týkající se toho, zda je rozhodování o provozních koncepcích funkcí veřejné správy, nebo funkcí poskytovatelů letových provozních služeb,
- otázka 3, tj. zda se má mít za to, že ASM a ATFM mají regulační povahu, nebo povahu poskytování služeb,
- otázka 6, v níž jde o to, zda by poskytování určitých služeb nemělo být vyňato z povinnosti certifikace,
- otázka 8, týkající se toho, zda má certifikaci poskytovatelů celoevropských služeb ATM/ANS provádět agentura, a v případě kladné odpovědi, podle jakých kritérií se má rozhodovat, zda má daná služba celoevropskou povahu.

<sup>1</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1).

<sup>2</sup> „Systém“ EASA zahrnuje vzájemně se doplňující funkce agentury a příslušných leteckých úřadů členských států, které mají pro účely výkonu příslušných úkolů v oblasti regulace, jimiž je pověřil zákonodárce.

<sup>3</sup> Součástí „systému EASA“ jsou kromě zemí EU 27 také Island, Lichtenštejnsko, Norsko a Švýcarsko.

Pro každý analyzovaný problém byly vypracovány alternativní možnosti, které byly posouzeny z hlediska dopadů na bezpečnost, hospodářství, životní prostředí a na sociální oblast a z hlediska jejich vztahu k ostatním relevantním předpisům Společenství. Následně byly tyto možnosti porovnány za použití bezrozměrného „váženého bodového hodnocení“ v souladu s metodami multikriteriální analýzy.

Na základě výsledků těchto posouzení se agentura ve svém stanovisku rozhodla:

- zvolit možnost 0B (viz bod 2.6), která znamená rozšíření působnosti základního nařízení místo začlenění úlohy agentury do právních předpisů rámce SES, protože první alternativa má zhruba dvakrát vyšší bodové hodnocení z hlediska bezpečnosti než druhá a přitom je z celkového ekonomického hlediska nejlevnější. Její sociální dopad je velice omezený a lze jej snadno zmírnit převedením dotčených FTE (ekvivalentů plného pracovního úvazku) do agentury. V neposlední řadě jde o jedinou možnost, která zajišťuje oddělení bezpečnosti od ostatních aspektů regulace;
- zamítnout možnosti 1A a 1B (viz bod 2.7), a tudíž doporučit, aby do základního nařízení nebyla začleňována ustanovení týkající se bezpečnostní regulace „obecných“ provozních koncepcí. To nebude v žádném případě bránit společnému podniku SESAR a agentuře v uzavírání patřičných ujednání s cílem přispět k ověřování výstupů SESAR v oblasti bezpečnosti rovněž z hlediska regulace;
- zvolit možnost 1C, podle níž je „specifická“ provozní koncepce (která ukládá povinnosti jak uživatelům vzdušného prostoru, tak poskytovatelům služeb) regulační činností bez ohledu na to, zda se tato činnost provádí na úrovni EU nebo na vnitrostátní úrovni. Tato možnost má dvakrát vyšší bodové hodnocení než možnost 1D (tj. považovat tuto oblast za součást poskytování služeb), mnohem lépe je hodnocena z hlediska bezpečnosti, nevyplývají z ní žádné dodatečné náklady a minimalizuje dopad na ostatní právní předpisy na poli letectví, které nespádají do působnosti agentury, a přitom je neutrální z environmentálního a sociálního hlediska;
- zvolit možnost 3C (viz bod 2.8), podle níž má ATFM na centrální úrovni regulační povahu, zatímco místní a regionální ATFM má provozní povahu, protože tato možnost má největší kladný vliv na bezpečnost, je spojena s nejnižšími náklady a je nepochybně slučitelná se zásadami a pravidly spravedlivé hospodářské soutěže na vnitřním trhu;
- doporučit možnost 3D (viz bod 2.9), podle níž je ASM na úrovni EU i vnitrostátní úrovni a během strategické, předběžné i taktické fáze vždy regulační funkcí, protože tato možnost má vyšší bodové hodnocení než zbývající dvě alternativy z bezpečnostního a hospodářského hlediska (nulové dodatečné náklady), přičemž bude také slučitelná s platnými právními předpisy mimo působnost agentury. To ovšem nebude státům, které si to budou přát, bránit v přenesení funkcí ASM na místní úrovni na ANSP;
- zvolit možnost 6B (viz bod 2.10), která znamená, že na malé a střední podniky, které nabízejí služby AFIS (nebo řízení letištní odbavovací plochy), by se měla vztahovat přiměřená společná pravidla a povinnost činit prohlášení o způsobilosti, protože tato možnost má asi čtyřikrát vyšší bodové hodnocení než alternativní možnosti, zejména s ohledem na hospodářskou efektivitu a vztah s jinými právními předpisy Společenství;
- zvolit možnost 8C (viz bod 2.11), podle níž na ANSP, kteří poskytují služby ve čtyřech nebo více státech, bude dohlížet agentura, protože tato možnost má celkově zhruba dvakrát vyšší bodové hodnocení než ostatní možnosti, které převyšuje z hospodářského hlediska, a přitom je nejlepší i z pohledu bezpečnosti.



Výše uvedené návrhy jsou v souladu se stanovisky řady zainteresovaných stran, která vyplynula z rozsáhlých konzultací (viz bod 2.2), a zejména z 1 860 připomínek k dokumentu NPA 2007-16 a 100 reakcí na související dokument CRD.

Dopad spojení šesti zvolených možností je souhrnně uveden v této tabulce:

Dopady		Zvolené možnosti						SOUČET	
		OB	1C	3C	3D	6B	8C		
položka	jednotka	rozšíř. zákl. nař.	obec. CoO* mimo působ.; spec. CoO regulac e	centrál. ATFM veř. správa; místní regulované	ASM regulace	„vlast. prohl.“ pro malé a střední podniky	skutečně celoevr. pod dohledem EASA		
Bezpečnost	vážené bodové hodnocení	9	7,4	7	7,5	7,2	9	<b>47,1</b>	
Životní prostředí	vážené bodové hodnocení	0	0	0	0	1	0	<b>1</b>	
Hospodářské	na agenturu	tis. EUR / rok	3 150	0	15	0	0	600	<b>3 765</b>
	CELKEM	tis. EUR / rok	-17 139	0	0	0	-265,8	600	<b>-16 805</b>
Sociální	agentura	počet pracovních míst	21	0	0	0	0	0	<b>21</b>
	ECTL**		-10	0	0	0	0	0	<b>-10</b>
	orgány		-8	0	0	0	0	0	<b>-8</b>
	<b>dílčí součet veřejný sektor</b>		<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>
	<b>dílčí součet soukromý sektor</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	<b>CELKEM</b>		<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>
Na ostatní práv. předpisy EU	vážené bodové hodnocení	3	1,33	3	3	3	2,2	<b>15,53</b>	

\* provozní koncepce

\*\*EUROCONTROL

Žádná ze zvolených možností nemá záporný vliv na bezpečnost – naopak, z bezpečnostního hlediska mají všechny v porovnání s příslušnými alternativními možnostmi nejvyšší bodové hodnocení.

Náklady spojené s rozšířením pravomocí systému EASA na regulaci bezpečnosti ATM/ANS, které vzniknou agentuře, se odhadují přibližně na 1,815 mil. EUR za rok, což ovšem budou doprovázet roční úspory ve výši asi 17 mil. EUR pro zainteresované strany, jichž bude dosaženo nejen mírným zvýšením bezpečnosti (podle odhadu o 1 %), ale především díky racionalizaci postupů a odstranění rozdrobenosti regulačního rámce.

Kromě toho by navrhovaná politika měla mít mírně příznivý vliv na ochranu životního prostředí.

Ze sociálního hlediska bude dopad navrhované politiky nevýznamný. Na soukromý sektor, na který se již vztahují povinnosti v rámci SES, nebude mít žádný sociální dopad. Ve vnitrostátních orgánech způsobí ztrátu osmi pracovních míst, která však mohou být snadno využita pro lepší dohled nad ANSP. V organizaci EUROCONTROL bude ztraceno rovněž osm míst, která mohou být převedena do agentury. V agentuře bude vytvořeno šestnáct pracovních míst, mimo jiné v rámci postupného přebírání práce, kterou nyní provádí EUROCONTROL.

Konečně může navrhovaná politika přispět také k uvedení bezpečnostní regulace ATM/ANS do většího souladu nejen s ostatními částmi základního nařízení, ale také s „novým přístupem“, s dalšími politikami, které se týkají letectví, a s právními předpisy o vnitřním trhu. Působnost agentury bude v souladu s doporučeními HLG přísně omezena na regulaci bezpečnosti a to povede také k lepšímu rozlišení úloh ve vztahu k SES.

Na základě tohoto posouzení dopadu právních předpisů se tedy má za to, že rozšíření systému EASA na bezpečnost a interoperabilitu vzduch-země služeb ATM/ANS je opodstatněno bezpečnostními a ekonomickými přínosy. Umožní rovněž zvýšit efektivitu a konzistenci právních předpisů týkajících se letectví v EU.

## 1. Úvod a oblast působnosti

### 1.1 Souvislosti

Podle nejnovější zveřejněné dlouhodobé předpovědi<sup>4</sup> organizace EUROCONTROL (scénář C, tj. stálý hospodářský růst v rámci přísnějších ekologických omezení) lze očekávat, že letecká doprava v příštích desetiletích **nadále poroste**. Všechny ostatní zainteresované strany s tímto hodnocením obecného trendu souhlasí. Pokud jde o přesná čísla a roční procentuální zvýšení v rámci tohoto pokračujícího růstu, vědecké prognózy se liší. Lze nicméně konstatovat, že v letech 2003 až 2007 průměrná roční míra růstu v Evropě dosáhla 5,4 %.

Podle sdělení Komise<sup>5</sup> o provádění právních předpisů o jednotném evropském nebi vedla celosvětová nestabilita trhu s energií k obrovskému nárůstu nákladů na palivo a přiměla odvětví letecké dopravy, které působí na převážně liberalizovaném vnitřním trhu, kde soutěží i s jinými druhy dopravy, aby usilovalo o další zvyšování ekonomické výkonnosti. V této souvislosti letecké společnosti usoudily, že oblastmi s významným prostorem pro zlepšení jsou poskytování letových navigačních služeb a rozvrhy letů. Právě jejich požadavky na zvýšení výkonnosti při poskytování služeb ATM/ANS se staly hlavním hybatelem změn.

Spojení dalšího růstu s úsilím o vyšší ekonomickou efektivitu ovšem pravděpodobně povede k **novým výzvam v oblasti bezpečnosti**, které jsou popsány v bodě 2.3.1 níže.

Zvýšení kapacity a posílení bezpečnosti při zajištění nejvyšší možné ekonomické efektivity bylo také východiskem iniciativy „jednotné evropské nebe“, která již ustavila pravomoc Společenství v oblasti uspořádání letového provozu (ATM) a letových navigačních služeb (ANS)<sup>6</sup>.

Rovněž výstupy SESAR poukazují na pokračující růst provozu a potvrzují, že úkolem je vytvořit nový systém, který bude schopen zvládat celkem **trojnásobné zvýšení letového provozu**<sup>7</sup> při zachování alespoň stávající kvality služeb a snížení nákladů pro uživatele. To v zásadě znamená obsluhovat v Evropě kolem 30 milionů letů IFR za rok místo současných 10 milionů.

Systém EASA, který byl navržen tak, aby reagoval na potřeby daného odvětví v konkurenčním prostředí, byl vedle zajišťování vysoké jednotné úrovně bezpečnosti civilního letectví zákonodárcem pověřen:

- usnadňovat volný pohyb osob a služeb,
- podporovat nákladovou efektivitu procesů regulace a certifikace,
- zajišťovat rovné podmínky pro všechny účastníky na vnitřním trhu v oblasti letectví,

a proto by měl být schopen přispívat ke zvyšování ekonomické efektivity přinejmenším těmito dvěma způsoby:

- racionálním využíváním zdrojů na procesy regulace a certifikace,
- tvorbou pravidel přiměřených příslušným bezpečnostním rizikům a typu a složitosti činnosti, kterou upravují.

<sup>4</sup> EUROCONTROL long term forecast 2006–2025 (Dlouhodobá předpověď organizace EUROCONTROL na období 2006–2025):  
<http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/forecasts/Doc216%20LTF06%20Report%20v1.0.pdf>

<sup>5</sup> KOM(2007) 845 v konečném znění ze dne 20. prosince 2007 – SDĚLENÍ KOMISE – První zpráva o provádění právních předpisů o jednotném nebi: dosažené úspěchy a další postup.

<sup>6</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1).

<sup>7</sup> SESAR Deliverable D1, version 3.0, dated July 2006 (Výstup SESAR D1, verze 3.0, červenec 2006):  
<http://www.sesar-consortium.aero/deliv1.php>

## **1.2 Iterativní postup při posuzování dopadu**

### *1.2.1 „Zlepšování právních předpisů“*

Podle zásady zlepšování právních předpisů je Komise povinna vypracovat posouzení dopadu právního předpisu, jehož návrh předkládá zákonodárci. Stejná zásada platí i pro agenturu, která rovněž musí na podporu svých stanovisek provádět posouzení dopadu právních předpisů (RIA).

Po určení problému, které je popsáno níže v podbodě 1.2.2, byly práce zorganizovány tak, aby byla omezena duplicita činností. Komise provedla předběžné posouzení dopadu, posouzení administrativních nákladů a konečné posouzení dopadu, které se soustředilo na otázku, „zda“ mají být pravomoci agentury rozšířeny.

Nato bylo dohodnuto, že agentura vypracuje zvláštní dokument RIA k otázce, „jak“ lze provést jejich rozšíření na letiště<sup>8</sup>, a předkládaný dokument o tom, „jak“ by toto rozšíření mohlo zahrnovat také služby ATM/ANS.

V následujících podbodech kapitoly 1 jsou pro snadnější orientaci shrnuty rozsáhlé práce na iterativním posouzení dopadu, které s využitím synergie vykonaly útvary Komise a agentura. Tyto práce zahrnovaly rozsáhlé konzultace se zainteresovanými stranami.

### *1.2.2 Určení problému*

Jak je uvedeno ve zmíněném dokumentu RIA agentury k letištím, od počátku sedmdesátých let do roku 1995 došlo v Evropě k zásadnímu zvýšení bezpečnosti obchodní letecké dopavy – počet obětí během tohoto období poklesl ze zhruba 200 obětí na milion letů IFR na přibližně 10 obětí na milion letů IFR. Od té doby však zůstává četnost nehod navzdory významnému technickému pokroku prakticky neměnná. V případě ATM/ANS k novým výzvám zřejmě povedou nové druhy poptávky (zvláště bezpilotní systémy a velmi lehké tryskové letouny), nárůst provozu a ekonomické tlaky.

K dalšímu snížení pravděpodobnosti nehod je třeba přijímat opatření nejen na poli techniky, ale také v dalších oblastech „bezpečnostního řetězce“. Je zjevné, že současného stavu bezpečnosti je dosahováno kolektivním úsilím profesionálních, vysoce kvalifikovaných pracovních sil, které jsou vnímavé k problematice bezpečnosti. Otázkou ovšem není jen, jak by bylo možné současný stav bezpečnosti udržet, nýbrž také, jak jej lze v blízké budoucnosti dále zlepšit, aby bylo možné čelit novým výzvám a současně optimalizovat využití zdrojů na evropské úrovni. Je možné předpokládat, že další zvyšování bezpečnosti výrazně závisí na schopnosti zavést v celé Evropě účinným a harmonizovaným způsobem jednotné systémy řízení bezpečnosti (SMS) u všech zainteresovaných stran. Ale SMS je jen jedním z nezbytných nástrojů – v úvahu je třeba vzít také postupy regulace bezpečnosti, jakož i styčné body mezi systémy SMS různých subjektů a sjednocení požadavků na SMS ve všech oblastech letectví. V této souvislosti sice mají celosvětovou zastřešující funkci pravidla ICAO, ale ta nejsou jednotně uplatňována. ICAO navíc vydává řadu doporučení, která nejsou pro smluvní státy závazná. Za stávající situace tak mezi členskými státy existují zřetelné rozdíly v oblasti ATM/ANS, protože provádění pravidel z velké části probíhá na úrovni členských států bez silného ústředního dohledu a bez centralizované certifikace vznikajících celoevropských ANSP. Velkou rozmanitost lze zaznamenat dokonce i tam, kde centrální koordinace probíhá (např. na poli ATM). V důsledku toho se metodika používaná pro certifikaci a pro případný bezpečnostní dohled v různých členských státech výrazně liší. Mezi členskými státy existují rovněž rozdíly v přidělovaných zdrojích. Dalším nedostatkem současné situace je neexistence „celkového systémového“ přístupu k bezpečnosti letecké dopavy. Různými oblastmi se zabývají různé organizace, ačkoli se v rostoucí míře uznává, že by bezpečnosti letecké dopavy prospěl konzistentní celostní přístup, který by zahrnoval vše mezi odbavovací a příletovou halou (gate-to-gate), a tedy integroval ATM, ANS, vybavení letadel, provoz ve vzduchu i na letištích, jakož i způsobilost pracovníků.

V oblasti ATM/ANS je třeba řešit zvláště tyto hlavní problémy:

<sup>8</sup> [http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/opinions/Translations/03\\_2007/RIA%20Opinion%203-2007.pdf](http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/opinions/Translations/03_2007/RIA%20Opinion%203-2007.pdf)

- zvyšovat úroveň bezpečnosti (zhruba o 3 % za rok) v reakci na pokračující růst letecké dopravy, který se v příštích desetiletích očekává,
- usnadnit bezpečné zavádění nových technologií,
- zavést „celkový systémový přístup“ k regulaci bezpečnosti zahrnující vzdušný i pozemní segment, jakož i osoby a organizace plnící provozní úkoly, které mají styčné body s letovými provozními službami (ATS), a to se zohledněním jejich vzájemných vztahů,
- zabránit vícenásobné certifikaci u organizací, které poskytují služby v různých oblastech<sup>9</sup>, a u vybavení<sup>10</sup>,
- vymezit zákonné povinnosti a s nimi související odpovědnost, zejména vzhledem k rozdělení souboru služeb ANS<sup>11</sup> nebo v případě poskytovatelů velmi složitých systémů (např. družicových),
- řešit na evropské úrovni problém rozdrobenosti regulačního rámce pro bezpečnost letectví, na který upozornila skupina na vysoké úrovni ustavená v roce 2006 místopředsedou Komise Jacquesem Barrotem<sup>12</sup>.

### 1.2.3 Předběžné posouzení dopadu provedené Komisí

Predběžné posouzení dopadu vypracovala v roce 2005 poradenská firma najatá Komisí<sup>13</sup>. Z této studie vyplynulo, že rozšíření pravomocí agentury představuje skutečně tu nejlogičtější, nejefektivnější a nejúčinnější možnost. Podle názoru poradenské firmy by rozšíření systému EASA vedlo především k výrazným přínosům na poli bezpečnosti, zvláště v porovnání s možností „nedělat nic“.

Výsledky pohovorů i dotazníků, které měla na starosti firma najatá Komisí (tj. ECORYS), byly v rámci předběžného posouzení dopadu použity k vypracování a odůvodnění analýzy různých témat, jako je analýza problému, posouzení dopadů a porovnání možností. V každé z hlavních kapitol této studie byly v samostatném oddíle uvedeny názory zainteresovaných stran. Dále byla v příloze B zmíněného dokumentu uvedena podrobná analýza výsledků dotazníku. Zainteresované strany byly vybrány na základě svého členství ve správní radě agentury nebo proto, že jsou významnými zainteresovanými stranami ICB (poradního orgánu odvětví) zastupujícími významné mezinárodní organizace. Mimoto byl také konzultován vzorek poskytovatelů letových navigačních služeb a provozovatelů letišť.

### 1.2.4 Konečné posouzení dopadu provedené Komisí

Útvary Komise pak v březnu 2008 vypracovaly konečné posouzení dopadu, které bude doprovázet legislativní návrh na rozšíření pravomocí agentury, a v něm se znovu zaměřily na otázku, „zda“ se tyto pravomoci mají rozšířit na letiště a ATM/ANS. Na základě dosavadních prací a výsledků konzultací vedených Komisí, doporučení skupiny na vysoké úrovni, závěrů Rady ke sdělení Komise o provádění právních předpisů o jednotném evropském nebi i na základě prací a konzultací provedených agenturou dalo konečné posouzení dopadu na uvedenou otázku kladnou odpověď.

### 1.2.5 Předkládané posouzení dopadu právních předpisů

Pravomoc Společenství v oblasti ATM a ANS byla založena již přijetím souboru právních předpisů o SES. Jak je v tomto dokumentu uvedeno výše, všechna dosud provedená

<sup>9</sup> Jako příklad lze uvést španělskou společnost AENA, která je jak provozovatelem letiště (a tedy se na ni budou vztahovat základní požadavky v základním nařízení, až je zákonodárce schválí), tak ANSP (čili se na ni vztahuje nařízení Komise (ES) č. 2096/2005 ze dne 20. prosince 2005, kterým se stanoví „společné požadavky“ pro poskytování letových navigačních služeb, *Úř. věst. L 335, 21.12.2005, s. 13*).

<sup>10</sup> Např. při ověřování vhodnosti k zamýšlenému použití u palubní součásti ATM, které spadá jak do působnosti základního nařízení EASA, tak do působnosti článku 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 ze dne 10. března 2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu (*Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 26*).

<sup>11</sup> Čl. 7 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (*Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10*).

<sup>12</sup> Závěrečná zpráva skupiny na vysoké úrovni pro budoucí evropský rámec pro regulaci letectví (červenec 2007): [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/hlg/doc/2007\\_07\\_03\\_hlg\\_final\\_report\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/hlg/doc/2007_07_03_hlg_final_report_en.pdf)

<sup>13</sup> [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)

posouzení dospívají k závěru, že je třeba učinit další krok v racionalizaci regulace bezpečnosti civilního letectví na úrovni Společenství rozšířením pravomocí agentury na regulaci ATM a ANS. Agentura tedy měla za to, že otázka „zda“ byla zodpovězena.

Následně zbývala potřeba zabývat se otázkou, „jak“ by se to mělo provést, stejně jako byla tato otázka řešena v případě rozšíření systému EASA na regulaci bezpečnosti letišť<sup>14</sup>. Účelem předkládaného dokumentu je tudíž ve výše uvedených souvislostech posoudit<sup>15</sup> dopad možných alternativních řešení. Jelikož cílem je v nejvyšší možné míře vycházet z regulačních postupů zavedených v rámci SES, nepovažovala agentura za vhodné posuzovat dopad těchto postupů, pokud se od nich navrhovaný přístup neodchyluje. Naopak pokládala za nutné dále posoudit možné změny těchto postupů a také prozkoumat některé otázky, o nichž soudí, že v rámci SES nejsou dost jasné. V důsledku toho se předkládané posouzení dopadu právních předpisů zaměřuje na tyto body:

Měla by být působnost agentury založena změnou základního nařízení, nebo doplněním ustanovení upravujících úlohu agentury do nařízení o jednotném evropském nebi (SES)<sup>16</sup>? Je rozhodování o provozních koncepcích funkcí veřejné správy, nebo funkcí poskytovatelů letových provozních služeb?

Má se mít za to, že ASM a ATFM mají regulační povahu, nebo povahu poskytování služeb?

Mělo by být poskytování některých služeb vyňato z povinnosti certifikace?

Má certifikaci poskytovatelů celoevropských služeb ATM/ANS provádět agentura a pokud ano, podle jakých kritérií se má rozhodovat, zda má daná služba celoevropskou povahu?

Souhrnně řečeno je předkládané posouzení dopadu právních předpisů doplněním iterativního postupu, který se realizoval po dobu tří let za plné spolupráce mezi agenturou, útvary Komise a mnoha zainteresovanými stranami, které se zúčastnily řady rozsáhlých konzultací o možném rozšíření systému EASA na letiště, ATM a ANS.

---

<sup>14</sup> Stanovisko č. 3/2007 Evropské agentury pro bezpečnost letectví ke změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 ze dne 15. července 2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví tak, aby se jeho působnost rozšířila na regulaci bezpečnosti a interoperability letišť:  
[http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/opinions/Translations/03\\_2007/Opinion%203-2007.pdf](http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/opinions/Translations/03_2007/Opinion%203-2007.pdf)

<sup>15</sup> Postoje a odpovědi zainteresovaných stran zde nejsou v plném rozsahu podrobně analyzovány, protože již byly shrnuty v dokumentu komentářů a odpovědí (CRD 2007-16), který byl dne 18. března 2008 zveřejněn na internetových stránkách agentury, [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/CRD-2007-16.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/CRD-2007-16.pdf).

<sup>16</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 (rámcové nařízení), (ES) č. 550/2004 (nařízení o poskytování služeb), (ES) č. 551/2004 (nařízení o vzdušném prostoru) a (ES) č. 552/2004 (nařízení o interoperabilitě), všechna ze dne 10. března 2004 (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1–42).

## 2. Posouzení dopadu právních předpisů

### 2.1 Přístup k posuzování dopadu právních předpisů

#### 2.1.1 Kvalitativní a kvantitativní posouzení

V rámci posouzení dopadu právních předpisů (RIA) se vyhodnocují všechny kladné a záporné důsledky platnosti právního předpisu, o jehož přijetí se uvažuje, nebo úpravy stávajícího právního předpisu, a to s uvážením různých možností, jak dosáhnout zamýšleného cíle Společenství (v tomto případě tedy efektivnější a účinnější regulace bezpečnosti ATM a ANS), přičemž se v maximální proveditelné míře kvantifikuje jejich vliv na všechny kategorie dotčených osob a organizací.

Míra podrobnosti studie má být přiměřená pravděpodobným důsledkům návrhu, jak se uvádí v příslušných pokynech Komise pro posuzování dopadu. Dopady je třeba analyzovat z různých hledisek. Proto se v tomto posouzení dopadu právních předpisů, které se týká letectví a zejména ATM/ANS, zvažují zvláště tyto aspekty:

- bezpečnost,
- hospodářské hledisko,
- životní prostředí,
- sociální oblast a
- dopady na další požadavky vyplývající z práva EU, které v současnosti nespádají do působnosti EASA, ale které také přímo nebo nepřímo souvisejí s letectvím.

Výše uvedené typy dopadů byly hodnoceny kvalitativně nebo kvantitativně, jak je podrobněji uvedeno v tabulce 1:

Posouzení	DOPAD NA:					
	bezpečnost		hospodářství	životní prostředí	sociální oblast	další letecké požadavky
	minulý	budoucí				
<b>Kvantitativní</b>	X					
<b>Hrubé kvantitativní</b>		X	X		X	
<b>Kvalitativní</b>		X	X	X	X	X

**Tabulka 1: Kvalitativní a kvantitativní posouzení dopadu právních předpisů**

Každý z těchto pěti aspektů posouzení dopadu bude dále zkoumán samostatně v bodech 2.6–2.11.

#### 2.1.2 Metodika posuzování

Použitá metodika posuzování dopadu právních předpisů se skládá z šesti kroků:

- analýza problému popsána v bodě 2.3,
- definování cílů (obecných, specifických a operativních) a ukazatelů, jak je uvedeno v bodě 2.4,
- určení alternativních možností pro hlavní otázky, které vplynuly z konzultací (tj. vztah k právním předpisům o SES, provozní koncepce, uspořádání toku letového provozu – ATFM, uspořádání vzdušného prostoru – ASM, malé a střední podniky, jako jsou poskytovatelé letištních letových informačních služeb – AFIS, a certifikace celoevropských ANSP) – v bodě 2.5,
- určení cílové skupiny a odhad její velikosti,

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

Možné dopady jsou uvedeny do těsné souvztažnosti s obecnými a specifickými cíli určenými v bodech 2.4.2 a 2.4.3. Jejich měření vychází ze sledovacích ukazatelů (ukazatelů důsledků a výsledků) uvedených v bodě 2.4.5. Ovšem ukazatele týkající se obecných cílů mohou být velmi významně ovlivněny jinými politikami, a proto není vhodné brát je v úvahu při posuzování dopadu navrhovaného rozšíření pravomocí agentury na ATM a ANS.

Obecné cíle v prvé řadě pomáhají při definování specifických cílů navrhované politiky. V předkládaném posouzení jsou podle potřeby použity ukazatele výsledků uvedené do souvztažnosti s těmito specifickými cíli. Tyto ukazatele mohou sloužit i v budoucnu pro pravidelné hodnocení výkonnosti systému EASA. V této souvislosti byly v bodě 2.4.5 určeny také operativní ukazatele. Ty sice pro toto posouzení dopadu nejsou použity, ale v budoucnu mohou sloužit k průběžnému poměrování pokroku navrhované iniciativy.

Potom co byly u každé z hlavních otázek zjištěny všechny dopady každé související možnosti politiky s ohledem na uvedené specifické cíle, byly výsledky v souhrnné formě uvedeny v maticích dopadů v závěrečných odstavcích bodů 2.6 až 2.11. 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 možné tyto možnosti porovnat,
- stanovení kritérií pro měření (pomocí 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 atd. až po +3 u velmi příznivého dopadu,
- přiřazení „váh“ jednotlivým aspektům dopadů vyjadřujících jejich poměrnou důležitost: váha 3 byla přiřazena bezpečnostním dopadům a dopadům na životní prostředí, váha 2 dopadům hospodářským a sociálním a váha 1 dopadům na ostatní právní předpisy EU,
- nakonec se možnosti porovnají sečtením příslušných vážených bodových hodnocení.



## **2.2 Konzultace se zainteresovanými stranami**

Dosud byly se zainteresovanými stranami vedeny strukturované a iterativní konzultace (vedle e-mailů a neformálních výměn názorů) prostřednictvím dvanácti mechanismů, shrnutých v tabulce 2.

<b>Č.</b>	<b>Odpovědný subjekt</b>	<b>Období konzultací</b>	<b>Cílová skupina</b>	<b>Mechanismus</b>	<b>Výsledky</b>
1	ECORYS	první polovina roku 2005	více než 70 vybraných zainteresovaných stran	dotazníky	vrátilo se 56 dotazníků; souhrn odpovědí ve zprávě ECORYS
2	ECORYS	první polovina roku 2005	25 hlavních zainteresovaných stran	pohovory	souhrn odpovědí ve zprávě ECORYS
3	EASA	prosinec 2005	Poradní skupina příslušných vnitrostátních orgánů (AGNA)	porady ve věci ročního programu tvorby pravidel EASA	schválen úkol BR.003
4	EASA	prosinec 2005	Poradní výbor pro bezpečnostní normy (SSCC)		schválen úkol BR.003
5	EASA	prosinec 2005	AGNA	porady k zadávacím podmínkám úkolu BR.003	podmínky zveřejněny
6	EASA	prosinec 2005	SSCC		podmínky zveřejněny
7	EASA	prosinec 2007	veřejnost přes internet	NPA 2007-16	došlo 1 860 připomínek; zveřejněn CRD
8	EASA	březen 2008	veřejnost přes internet	CRD 2007-16	došlo 100 reakcí od 18 zainteresovaných stran; při formulování stanoviska vzaty v úvahu
9	EK	od počátku roku 2006	vnitrostátní dozorové orgány	účast na zasedáních SRC organizace EUROCONTROL	pravidelná účast a diskuse na zasedáních
10	EK	od počátku roku 2007	vnitrostátní orgány	výbor pro SES	pravidelné poskytování informací na zasedáních
11	EASA	od roku 2007	EGNOS a Galileo	pravidelná účast na zasedáních GALCERT	lepší porozumění s organizacemi GSA a ESA
12	EASA	od roku 2007	IRIS (družicové spojovací služby)	pravidelná účast ve skupině externích odborníků	lepší porozumění s agenturou ESA

**Tabulka 2: Konzultace se zainteresovanými stranami**

Komise stále poskytovala informace o pokroku prací na rozšíření systému EASA Výboru pro jednotné nebe (SSC), zmíněnému ICB a komisi pro regulaci bezpečnosti (SRC) organizace EUROCONTROL.

Pokud jde o agenturu, ta v souladu se svým postupem při tvorbě pravidel dvakrát konzultovala skupinu AGNA a výbor SSCC ohledně zařazení úkolu BR.003 do programu tvorby pravidel a následně ohledně podrobných zadávacích podmínek k jeho provádění. Od roku 2007 EASA také vyvíjí veškeré úsilí k tomu, aby byla v kontaktu nejen s příslušnými orgány, ale také s hlavními zainteresovanými stranami velice složitých celoevropských systémů, například systémů zahrnujících kosmický segment. K těmto stranám patří úřad pro dohled nad GNSS (GSA) a Evropská kosmická agentura (ESA). Uvedené úsilí se projevilo na množství a kvalitě přijatých připomínek k dokumentu NPA 2007-16. Proběhla analýza více než 1 800 obdržených připomínek, jak je popsáno v dokumentu CRD 2007-16, zveřejněném dne 18. března 2008. Na ten pak přišlo 100 reakcí, které byly v rámci příprav předkládaného stanoviska rovněž analyzovány.

Lze tedy dospět k závěru, že v souladu se zásadami „zlepšování právních předpisů“ a přirozeně v mezích daných dostupnými prostředky měly všechny zainteresované strany řadu příležitostí sdělit své názory Komisi a agentuře.

### **2.3 Analýza problému**

#### *2.3.1 Úroveň bezpečnosti ATM/ANS v Evropě*

##### *2.3.1.1 Zdroj informací o bezpečnosti*

Komise pro regulaci bezpečnosti (SRC) organizace EUROCONTROL každoročně zveřejňuje roční hodnocení bezpečnosti, které je k dispozici na internetu. Vydání této zprávy z roku 2007<sup>17</sup>, které obsahuje údaje do roku 2006, je hlavním zdrojem faktických údajů použitým v tomto bodě.

##### *2.3.1.2 Kultura bezpečnosti a hlášení*

V roce 2006 organizaci EUROCONTROL události specifické pro ATM ohlásilo ve zprávách AST<sup>18</sup> 24 států ve srovnání s 21 státy v předcházejícím roce. To je **méně (přibližně 63 %) než celkový počet** členských států organizace EUROCONTROL<sup>19</sup>, což je způsobeno buď tím, že kontaktní místo<sup>20</sup> nemá přístup k bezpečnostním údajům ANSP, nebo tím, že se údaje o tomto druhu událostí jednoduše neshromažďují. Kromě toho se stát od státu významně liší celkové počty hlášených událostí a kvalita údajů.

Tam, kde kontaktní místa pro AST přístup k bezpečnostním údajům ANSP mají a současně existuje kvalitní systém hlášení, byly počty hlášených událostí specifických pro ATM vysoké, i když velký podíl připadal na drobné události technické povahy bez dopadu na bezpečnost. V roce 2006 ovšem existovalo pět států, z nichž každý ohlásil více než 500 událostí specifických pro ATM, zatímco 10 z 24 států ohlašujících tyto události (tj. 42 %) ohlásilo méně než 10 událostí za rok.

<sup>17</sup> EUROCONTROL Safety Regulation Commission – Annual Safety report 2007 (Komise pro regulaci bezpečnosti organizace EUROCONTROL – Výroční zpráva o bezpečnosti 2007): [http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/report/srcdoc43\\_e1.0\\_r1%20-%20EPR%20Final.pdf](http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/report/srcdoc43_e1.0_r1%20-%20EPR%20Final.pdf)

<sup>18</sup> Annual Safety Template (šablona pro výroční zprávu o bezpečnosti).

<sup>19</sup> V současnosti 38 zemí, včetně 25 států EU (mimo Estonsko a Lotyšsko), dvou států rovněž přidružených k EASA (Norsko a Švýcarsko), šesti států patřících do Společného evropského leteckého prostoru (Albánie, Bosna a Hercegovina, Chorvatsko, Bývalá jugoslávská republika Makedonie, Černá Hora a Srbsko) a pět dalších států ECAC (Arménie, Moldavsko, Monako, Turecko a Ukrajina).

<sup>20</sup> Jmenované členskými státy v souladu s požadavkem ESARR 2.

Na to upozorňuje také výroční zpráva SRC organizace EUROCONTROL, ze které vyplývá velká rozdílnost kultur ohlašování v různých organizacích a orgánech a je v ní zdůrazněna potřeba účinnější normalizace na úrovni EU.

Ve zprávě se rovněž konstatuje, že vydání 1.0 bezpečnostního regulačního požadavku (ESARR) 2<sup>21</sup> organizace EUROCONTROL o hlášení a posuzování bezpečnostních událostí při ATM bylo zveřejněno dne 12. listopadu 1999 s účinností od 1. ledna 2000 a že po sedmi letech podaly hlášení organizaci EUROCONTROL sotva 2/3 zúčastněných států. To se považuje za zřetelný projev pomalého pokroku v rámci mezivládních ujednání.

Ze zpráv, které kontaktní místa organizaci EUROCONTROL předložila v roce 2007 na základě povinností uvedených v ESARR 2 a ve směrnici 2003/42/ES<sup>22</sup>, nicméně vyplývá další pokrok při zavádění kultury bezpečnostních hlášení na straně jednotlivých pracovníků. Podle uvedené výroční zprávy SRC přesto stále existuje řada problémů vyžadujících pozornost, mimo jiné:

- v řadě států ECAC<sup>23</sup> neexistuje prostředí „spravedlivého posouzení“ (just culture) s ohledem na ohlašování událostí, a přestože je tato nanejvýš důležitá otázka řešena na globální, evropské i vnitrostátní úrovni, pokrok je stále nesmírně pomalý,
- pokračující nedostatek zdrojů a kvalifikovaných pracovníků vyčleněných na sběr a analýzu bezpečnostních údajů na vnitrostátní úrovni.

Nedostatkem zdrojů se dále zabývá bod 2.3.3.2 níže. Problematikou „spravedlivého posouzení“ se toto posouzení dopadu právních předpisů dále nezabývá, protože zákonodárce již nedávno přijal zvláštní ustanovení o ochraně zdroje informací<sup>24</sup>.

### 2.3.1.3 Celkový počet nehod, incidentů a jiných událostí souvisejících s ATM/ANS

Z předběžných údajů o celkovém počtu nehod v Evropě v roce 2006 (u letadel s MTMOM > 2250 kg) vyplývá nárůst ve srovnání s rokem 2005 (z 85 na 96). Smrtné následky mělo méně než 10 % těchto nehod. Nicméně (přímý či nepřímý) podíl ATM/ANS na tomto počtu zůstává podle zmíněné výroční zprávy SRC z roku 2007 nízký: asi 6 případů z 96 nehod (tj. přibližně 6 %). U nehod lze předpokládat, že míra ohlášení (vzhledem k celkovému odhadovanému počtu podobných událostí včetně těch, které ohlášeny nebyly) dosahuje 100 %.

Počty vysoce rizikových incidentů souvisejících s ATM v roce 2006 mírně poklesly, ale celkem jich je stále kolem 600 za rok. I v tomto případě se optimisticky předpokládá, že míra ohlášení dosahuje 100 %.

EUROCONTROL dále odhaduje, že by celkový počet 9 600 incidentů souvisejících s ATM (včetně těch o nízké závažnosti, které nepředstavují významné bezpečnostní riziko) hlášených v roce 2006 mohl představovat jen 31 % jejich skutečného celkového počtu. Agentura proto odhadla, že celkový počet incidentů souvisejících s ATM v zemích ECAC se v roce 2006 pohyboval kolem 30 000 na 10 milionů letů IFR.

EUROCONTROL rovněž eviduje 15 658 jiných událostí souvisejících s ATM<sup>25</sup>, které byly hlášeny za rok 2006. U tohoto druhu událostí EUROCONTROL míru ohlášení neodhaduje, ale agentura předpokládá, že by mohla být přibližně 30 % podobně jako u incidentů.

<sup>21</sup>[http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/deliverables/esarr2\\_awareness\\_package/esarr2e20ri.pdf](http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/deliverables/esarr2_awareness_package/esarr2e20ri.pdf)

<sup>22</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES ze dne 13. června 2003 o hlášení událostí v civilním letectví (Úř. věst. L 167, 4.7.2003, s. 23).

<sup>23</sup> Evropská konference pro civilní letectví, která nyní sdružuje 42 států včetně všech členských států EU 27.

<sup>24</sup> Článek 16 již zmíněného základního nařízení (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008.

Podle předběžné studie, kterou v roce 2005 provedla společnost ECORYS, docházelo v Evropě v desetiletém období 1994–2004 při obchodní letecké dopravě za rok průměrně k 3,9 nehodám se smrtelnými následky, na jejichž vzniku se podílely faktory ATM/ANS. Pokud by se nedělalo nic pro další zvýšení bezpečnosti, tj. pokud by nehodovost zůstala na stávající úrovni, vedlo by to k tomu, že v roce 2025 by bylo dosaženo ročního počtu šesti až osmi nehod při obchodní letecké dopravě, které by měly smrtelné následky a na nichž by se kauzálně podílely faktory ATM/ANS.

V bodě 1.1 výše se připomíná, že podle odhadu SESAR dojde nad územím států ECAC k trojnásobnému zvýšení provozu – na 30 milionů letů IFR za rok ze současných 10 milionů. Všichni odborníci se shodují, že pokud by se neprovedlo nic pro zvýšení bezpečnosti, povede významný nárůst provozu ke zvýšení počtu bezpečnostních událostí. Někteří z nich se domnívají, že toto zvýšení by nemuselo být lineární, ale mohlo by být exponenciální (tj. mnohem vyšší), protože nárůst provozu způsobí zvýšení jeho intenzity v čase i prostoru. Agentura nicméně konstatuje, že ve věci kvantifikace uvedeného exponenciálního zvýšení zatím neexistuje konsenzus, a proto v následující tabulce 3 používá velmi konzervativní lineární nárůst počtu bezpečnostních událostí.

Bezpečnostní události s (přímým nebo nepřímým) podílem ATM/ANS	Hlášeno EUROCONTROLu v roce 2006	Odhad míry ohlášení	Odhad celkového počtu událostí při 10 milionech letů IFR za rok	Lineární extrapolace počtu událostí pro 30 milionů letů IFR za rok
Nehody s oběťmi na živote	3,9 (zpráva ECORYS)	100 %	nepoužije se	<b>6–8</b> (odhad ECORYS)
Nehody	6	100 %	6	<b>18</b>
Rizikové incidenty	600	100 %	600	1 800
Všechny incidenty	9 600	31 %	30 000	90 000
Jiné události související s ATM	15 658	30 %	50 000	150 000

**Tabulka 3: Odhadovaný počet všech bezpečnostních událostí souvisejících s ATM/ANS**

#### 2.3.1.4 Nehody, incidenty a jiné události související s ATM/ANS a příslušné kategorie

V uvedené výroční zprávě o bezpečnosti z roku 2007 komise SRC organizace EUROCONTROL rovněž posuzovala nejvýznamnější kategorie nehod či incidentů. Konkrétně bylo zjištěno, že u nehod je nejvýznamnější kategorie „**srážka na zemi**“, na kterou v roce 2006 připadalo 11 % všech nehod. V jejím rámci jsou nejrizikovější události případy **narušení dráhy**, kterých bylo v roce 2006 na území států ECAC hlášeno 667, tj. téměř dvě narušení za den. Tento celkový počet za rok 2006 byl o 6 % vyšší než v roce 2005. Přestože u nejzávažnějších narušení lze pozorovat celkově klesající trend, tento typ událostí bude vyžadovat trvalou pozornost a úsilí – také vzhledem k očekávanému pokračování růstu výkonnosti letišť.

V kategorii „**řízený let do terénu (CFIT)**“ došlo v roce 2006 ke zvýšení oproti roku 2005 (z pěti na sedm případů). CFIT zůstává druhou nejvýznamnější kategorií. Je třeba poznamenat, že události CFIT se mohou u všeobecného letového provozu IFR vyskytovat i

<sup>25</sup> Je třeba poznamenat, že tento počet zahrnuje velký podíl malých technických příhod, které nemají žádný dopad na bezpečnost díky existenci náležitých zmírňujících záložních opatření, jako jsou rezervní kapacity nebo automatická rekonfigurace.

na malých letištích, kde v současnosti často nejsou k dispozici žádné signály vertikální radionavigace. Celkový počet incidentů v kategorii „téměř řízený let do terénu (téměř CFIT)“ se snížil (z 31 v roce 2005 na 21 v roce 2006), ale počet rizikových incidentů zůstal prakticky na stejné, vysoké úrovni jako v roce 2005 (tři případy závažnosti A v roce 2006 oproti čtyřem v roce 2005 a šest případů závažnosti B v letech 2006 i 2005). Podíl vysoce rizikových případů téměř CFIT je navíc velmi vysoký.

Celkové počty incidentů v kategorii **nedodržení minim rozestupů** zaznamenaly ve srovnání s rokem 2005 mírný pokles o méně než 2 % v absolutních číslech a o 6 % v normalizovaném vyjádření. Tento pokles se projevil také u vysoce rizikových nedodržení minim rozestupů. Celkově na tuto kategorii stále připadá asi 100 událostí na milion letových hodin za rok.

Po významném nárůstu (o 30 %) celkových počtů v roce 2005 u kategorie **neoprávněné narušení vzdušného prostoru** ukazují předběžné údaje za rok 2006 méně výrazný nárůst o 4 %, což odpovídá celkovému počtu téměř 1 500 hlášených incidentů. Počet nehlášených událostí přitom může být mnohem vyšší.

Kategorie **odchýlení letadla od povolení ATC** zahrnuje všechny formy odchýlení od vydaných povolení, včetně nedodržení přidělené letové hladiny, přidělené trati, přiděleného času, případně i minimálních bezpečných výšek. Zahrnutím všech těchto typů událostí se vysvětluje celkový počet incidentů v této kategorii, který se v roce 2006 zvýšil o 5 % – v souladu s růstem provozu. Hlášený počet událostí v této kategorii dosáhl přibližně 140 na milion letových hodin.

EUROCONTROL dále posuzoval určitou soubornou kategorii, která se označuje jako **odchýlení letadla od příslušných předpisů ATM**. Zde je třeba uvést, že některá odchýlení letadla od příslušných předpisů ATM jsou evidována také v jiných kategoriích, pokud tomu odpovídají okolnosti dané události (např. neoprávněné narušení vzdušného prostoru). V této kategorii nicméně v roce 2006 došlo ke zvýšení jak celkového počtu hlášených případů (2 370 událostí), tak počtu rizikových incidentů (43).

#### 2.3.1.5 Nehody se smrtelnými následky s podílem ATM/ANS

Strategie ATM 2000+ ECAC stanovila cíl vysoké úrovně bezpečnosti: „... **zvýšovat úroveň bezpečnosti zajištěním toho, že se nebude zvyšovat a že se bude pokud možno snižovat počet nehod a závažných nebo rizikových incidentů vyvolaných ATM**“. Počet nehod hlášených organizací EUROCONTROL se v souladu s očekáváním rok od roku mění, ale celkový trend v současnosti není stoupající, a to navzdory rostoucím objemům provozu. Co se týče nehod se smrtelnými následky, je tedy bezpečnostní cíl ECAC nyní plněn. **Konkrétně v roce 2006 nebyly zaznamenány žádné oběti na životě v důsledku nehod souvisejících s ATM/ANS.**

Ovšem v desetiletém období 1997–2006 bylo v zemích EU 27+4 evidováno přinejmenším devět nehod se smrtelnými následky, na kterých se přímo nebo nepřímo podílely služby ATM či potenciálně ANS (například nedostatečné navigační služby nebo absence včasných či dostatečně srozumitelných informací AIS):

- 30. července 1997, ATR-42, Air Littoral, Itálie, 1 oběť  
Letadlo provedlo dlouhé a rychlé přistání a následně přejelo přistávací dráhu 23 ve Florencii, dlouhou 1 650 m. Předtím byl posunut práh dráhy, takže pro přistání zbývala délka 1 030 m.
- 17. prosince 1997, Yakovlev 42, Aerosweet, Řecko, 70 obětí  
Po nezdařeném přiblížení pomocí ILS dostalo letadlo pokyn stoupat a letět na sever a následně čekat na druhý pokus. Letadlo se místo toho odklonilo na

západojihozápad a narazilo do hory ve výšce 3 300 stop ve vzdálenosti 71,8 km od letiště.

- 30. července 1998, Beech 1900, Proteus Air, Francie, 14 obětí  
Letadlo se srazilo s letadlem Cessna 177 ve výšce 2 000 stop. Předtím letadlo požádalo o povolení změnit letový plán a sestoupit pod 3 000 stop do neřízeného vzdušného prostoru, aby mohlo přeletět výletní loď „Norway“. Uvedená letadla nepoužívala stejnou frekvenci a obě letové posádky pravděpodobně zaměřovaly svou pozornost na výletní loď.
- 25. února 1999, Dornier 328, Minerva Airlines, Itálie, 4 oběti  
Při přistávání na dráze 29 v Janově letadlo údajně provedlo „dlouhé a rychlé“ dosednutí se složkou zadního větru. Jak se blížil konec dráhy, pilot se zřejmě pokusil stočit letadlo na stranu, ale neúspěšně. Letadlo následně přejelo dráhu a zřítilo se do vod Janovského zálivu.
- 11. prosince 1999, British Aerospace ATP, SATA Air Açores, Portugalsko (Azory), 35 obětí  
Počasí na trati bylo ovlivněno frontálním systémem s roztroušenými oblaky typu cumulonimbus, silnými přeháňkami, turbulencemi a silnými jihozápadními větry, a posádka se proto rozhodla změnit letový plán a zvolit trať zahrnující sestup nad kanálem mezi ostrovy Pico a Sao Jorge s cílem nalétnout radiál 250 stupňů VOR Horta. Řídicí věž ve městě Horta nejprve letadlu udělila povolení na FL 100 a posádka pak požádala o povolení sestupu do výšky 5 000 stop, které bylo uděleno s pokynem udržovat vizuální kontakt s ostrovem Pico. Během sestupu byl hlášen silný déšť a turbulence. Sedm minut po zahájení sestupu letadlo narazilo na severní stranu hory Pico da Esperanca na ostrově Sao Jorge, a to za podmínek IMC. Systém GPWS posádku varoval 17 vteřin před nárazem.
- 25. května 2000 – srážka na dráze letiště Charles De Gaulle (Francie)<sup>26</sup>, 1 oběť  
Pravděpodobnými příčinami bylo zaprvé chybné určení polohy jednoho letadla řídicím letového provozu, které bylo posíleno kontextem a pracovními metodami a které ho vedlo k tomu, že povolil letadlu Shorts vstup na dráhu, a zadruhé nedostatečnost soustavných ověřovacích postupů při ATC, kvůli níž nebylo možné chybu napravit.
- 8. října 2001 – srážka na dráze letiště Linate (Itálie)<sup>27</sup>, 114 obětí  
Vyšetřování vedlo k závěru, že lze předpokládat, že bezprostřední příčinou nehody bylo narušení aktivní dráhy letadlem Cessna. Zjevně je ovšem třeba vzít v úvahu, že jednání posádky letadla Cessna související s lidskými činiteli – za podmínek nízké viditelnosti – musí být posuzováno na pozadí scénáře, který umožnil řetězec událostí vedoucích k této srážce se smrtelnými následky. Stejně tak lze konstatovat, že systém zavedený na letišti Milano Linate nebyl připraven zachycovat nedorozumění, natožpak mj. neadekvátní postupy a zjevné lidské chyby.
- 24. listopadu 2001, British Aerospace 146, Crossair, Švýcarsko, 24 obětí  
Dne 24. listopadu 2001 ve 20:01 UTC letadlo vzlétlo z letiště Berlin-Tegel v rámci pravidelného letu do Curychu. Po letu, který proběhl bez mimořádných událostí, dostalo letadlo ve 20:58 UTC povolení ke standardnímu přiblížení VOR/DME na dráhu 28 na curyšském letišti. Před letadlem, kterému se stala nehoda, přistálo na dráze 28 curyšského letiště letadlo Embraer EMB 145, let CRX 3891. Posádka informovala řídicí věž, že se počasí blíží minimálním podmínkám pro uvedenou dráhu. Ve 21:00 UTC se let CRX 3597 ohlásil na řídicí frekvenci letiště. Když letadlo ve 21:06 dosáhlo minimální výšky pro klesání (MDA) 2 390 stop, velitel letadla

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

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

sdělil druhému pilotovi, že má jistý vizuální kontakt se zemí, a pokračoval v sestupu. Krátce nato letadlo narazilo do korun stromů a zřítilo se na zem.

- 1. července 2002 – srážka za letu (nad městem Überlingen)<sup>28</sup>, 71 obětí; byly zjištěny mimo jiné tyto příčiny:
  - ATC včas nezaznamenalo bezprostředně hrozící nedodržení rozestupů. Letadlu TU154M byl vydán pokyn k sestupu v okamžiku, kdy již nebylo možné zajistit předepsanou vzdálenost od letadla B757-200.
  - Posádka letadla TU154M se řídila pokynem ATC k sestupu a pokračovala v tom i poté, co od systému TCAS dostala doporučení stoupat. Tento manévr byl proveden v rozporu s vydanou radou k vyhnutí (RA) systému TCAS.
  - Integrace systémů ACAS/TCAS II do celkového leteckého systému byla nedostatečná a neodpovídala ve všech ohledech koncepci systému.
  - Předpisy týkající se ACAS/TCAS, které zveřejnila ICAO, a v důsledku toho také předpisy vnitrostátních leteckých úřadů, a provozní a procedurální pokyny výrobce TCAS a jeho provozovatelů nebyly standardizovány, byly neúplné a částečně si navzájem odporovaly.
  - Postupy řízení a zajišťování kvality příslušného poskytovatele letových provozních služeb nezajišťovaly, aby všechny aktivní pracovní stanice byly v noci trvale obsazeny řídicími letového provozu.
  - Postupy řízení a zajišťování kvality tohoto poskytovatele po řadu let umožňovaly, aby v noční době nízkého provozu pracoval jen jeden řídicí letového provozu a druhý odpočíval.

#### **Pět ze sedmi nehod CFIT, ke kterým došlo v roce 2006, mělo smrtelné následky.**

ATM v jejich případě nebylo přímým ani nepřímým kauzálním činitelem. EUROCONTROL ovšem nedostává žádné údaje, z nichž by mohl vyvodit, zda by dostupnost náležitých služeb ANS nemohla přispět k zabránění těmto nehodám.

#### 2.3.1.6 Hlavní rizikové oblasti

Souhrnně komise SRC organizace EUROCONTROL v uvedené výroční zprávě o bezpečnosti z roku 2007 vypočítává tyto hlavní rizikové oblasti:

- **srážky na zemi**, a zejména **narušení dráhy**,
- **neoprávněné narušení vzdušného prostoru**,
- **řízený let do terénu (CFIT) nebo „téměř CFIT“**, kde je podíl rizikových incidentů (závažnost A a závažnost B) na celkovém počtu případů CFIT velmi vysoký (43 % v roce 2006 a 32 % v roce 2005) a nadále roste. Pro srovnání u nedodržení minim rozestupů je podíl rizikových incidentů kolem 20 % a u narušení dráhy 10 %,
- **odchýlení letadla od povolení ATC**,
- **nedodržení povolené letové hladiny (level bust)**,
- **úroveň ATS na letištích.**

Co se týče poslední z uvedených oblastí, zejména ohledně okolí sekundárních letišť, vyjádřila komise SRC již v roce 2005 znepokojení nad rozdíly mezi státy, pokud jde o klasifikaci vzdušného prostoru a různou úroveň poskytovaných služeb ATS. Ve zmíněné zprávě z roku 2007 dospívá EUROCONTROL k závěru, že neexistuje standardní přístup k poskytování ATS a ke zřizování řízeného vzdušného prostoru pro obchodní lety. Proto je podle SRC zapotřebí přijmout regulační opatření zvláště pro tuto hlavní rizikovou oblast.

Na základě výše uvedeného tedy agentura činí tyto závěry:

- Pro zvýšení bezpečnosti ATM/ANS je nutný celkový systémový přístup.
- Pozornost si kromě ATM zaslouží také služby ANS.

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

- Celkový počet nehod (či nehod se smrtelnými následky) je tak nízký, že je v zájmu věrohodného posuzování bezpečnostních ukazatelů nutné zlepšit systémy hlášení incidentů a organizovat centralizovanou analýzu z celkového systémového hlediska.

### 2.3.1.7 Náklady spojené s bezpečnostními událostmi

Nejhorší nehoda související s ATM může spočívat ve vysokoenergetické srážce dvou velmi velkých letadel, která vede k úplnému zničení obou strojů a ztrátě i více než 500 lidských životů<sup>29</sup>.

Z morálního pohledu je hodnota jednoho lidského života velice sporný pojem. Nicméně v tomto dokumentu se na základě nákladů na pojištění získaných z literatury<sup>30</sup> předpokládá, že činí zhruba 1 milion EUR. Jedna nehoda související s ATM/ANS, která se týká alespoň jednoho velkého obchodního letadla, si nepochybně může vyžádat 50 lidských životů. Celkové náklady spojené s těmito oběťmi tak lze odhadnout na 50 milionů EUR.

Dne 30. března 2008 byla na internetu nabízena řada použitých letadel. Poměrně velké a moderní lehké obchodní tryskové letouny byly nabízeny za ceny pohybující se kolem 15–34 milionů USD<sup>31</sup>, čili je možné předpokládat, že průměrná zbytková hodnota tohoto typu letadla činí asi 20 milionů EUR. Zbytkovou hodnotu velkého dopravního letadla lze tedy odhadnout na přinejmenším 100 milionů EUR (u velmi velkých letadel, jako je B-747, půjde o dvojnásobek).

Tudíž jedna nehoda vedoucí k úplnému zničení dvou letadel B-747 bude představovat náklady  $200 + 200 = 400$  milionů EUR kvůli zničeným letadlům a  $500 \times 1$  milion EUR = 500 milionů EUR kvůli ztraceným životům. Celkové náklady by se tak mohly pohybovat kolem 900 milionů EUR za předpokladu, že nebyly způsobeny další škody třetím stranám na zemi. Ukázalo se nicméně, že pravděpodobnost tohoto typu nehod je nesmírně malá (pouze jedna v celé historii letectví), a proto by nebylo vhodné v následujících částech tohoto posouzení dopadu právních předpisů pracovat s takto obrovskými náklady.

**Je naopak pravděpodobné, že nehoda (s přímým nebo nepřímým podílem ATM nebo ANS) si v průměru vyžádá úplné zničení tryskového dopravního letadla (zbytková hodnota kolem 100 milionů EUR) a 50 lidských životů, čili celkové náklady dosáhnou přibližně 150 milionů EUR. Předpokládá se, že do této kategorie by mohla spadat jedna z pěti nehod souvisejících s ATM/ANS (tj. 20 %).**

Pokud jde o zbývajících 80 % nehod, lze pozorovat, že v zemích EU 27+4 jsou nejčastějšími bezpečnostními událostmi během pojiždění srážky s pevnými objekty nebo pozemními zařízeními. ATM přitom jistě může být faktorem, který k nim přispívá.

Tyto **události na letištích sice obvykle nevedou k obětem na životě ani ke zničení letadla, ale přesto jsou s nimi také spojeny značné výdaje.** Podle údajů z programu prevence pozemních nehod (GAP), který v roce 2003 zahájila nezávislá mezinárodní nezisková organizace Flight Safety Foundation<sup>32</sup> (FSF, Nadace pro letovou bezpečnost), může mít i drobná nehoda za následek nákladnou opravu letadla a ještě nákladnější narušení letového řádu a dobu, kdy je letadlo kvůli opravě mimo provoz. Tyto náklady se celosvětově pohybují kolem 10 miliard USD za rok, což odpovídá průměrným nákladům ve výši 370 000 USD na nehodu nebo incident. Události, k nimž dochází při pojiždění na pojižděcích drahách, také patří k nehodám souvisejícím s ATM. Do odhadů FSF jsou zahrnuta rovněž menší poškození (která lze opravit rychleji a s menšími náklady) letadel

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

<sup>30</sup> [http://www.law.harvard.edu/programs/olin\\_center/papers/pdf/422.pdf](http://www.law.harvard.edu/programs/olin_center/papers/pdf/422.pdf)

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

<sup>32</sup> [http://www.flightsafety.org/gap\\_home](http://www.flightsafety.org/gap_home)



zaparkovaných na odbavovací ploše. Použití hodnot, které odhadla FSF, v tomto posouzení dopadu tedy může vést k podcenění, spíše než přecenění nákladů. Při použití kurzu 1 EUR = 1,35 USD (z roku 2006) **činí průměrné náklady jedné takové události kolem 270 000 EUR. V tomto posouzení předpokládáme, že na tyto události připadá 80 % všech nehod souvisejících s ATM/ANS.**

Průměrné náklady na jednu nehodu související s ATM/ANS lze tedy přibližně určit takto:  
 $(1 \times 150 \text{ milionů EUR}) \times 20 \% + (4 \times 270 \text{ 000 EUR}) \times 80 \% = 37 \text{ 770 000 EUR.}$

V bodě 2.3.1.3 výše bylo odhadnuto, že pokud by se neudělalo nic pro zvýšení bezpečnosti, počet nehod souvisejících s ATM/ANS by v budoucnosti mohl dosáhnout 18 za rok.

**Z toho lze učinit závěr, že náklady na nehody související s ATM/ANS by v Evropě mohly v příštích dvou desetiletích průměrně dosahovat 18 x 37,77 = 680 mil. EUR/rok.**

### 2.3.2 Regulační rámec

#### 2.3.2.1 Globální regulační rámec: ICAO

Ve vztahu k rámci ICAO se uplatní úvahy uvedené v posouzení dopadu právních předpisů připojeném ke stanovisku agentury č. 3/2007<sup>33</sup>. Souhrnně vzato je systém založený na přílohách ICAO a jejich provedení ve vnitrostátních právních předpisech spojen s těmito hlavními nedostatky:

- Na mezinárodní úrovni neexistují právně závazná pravidla.
- Pravidla často určují pouze „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 různorodost, rozdílné časové rámce a zbytečné opakování práce.

#### 2.3.2.2 Tvorba pravidel a normalizace v Evropě

Ve výstupu SESAR D1<sup>34</sup> se uvádí, že přestože byly vytvořeny celoevropské bezpečnostní předpisy a systém podávání zpráv o stavu bezpečnosti, jejich zavádění probíhá nekonzistentně a velmi pomalu. Takový postup je nepřijatelný a je třeba na něj upozornit, aby jej mohli koneční uživatelé vědomě posoudit. Současným přístupem k řízení a vynucování není možné státy k provedení těchto předpisů přimět. To se musí změnit. Nutný přitom je jeden institucionální rámec s organizační a řídicí strukturou, která by měla pravomoc činit příslušné kroky soudržným a konzistentním způsobem. Nebude-li možné zlepšit stav bezpečnosti, nemůže se zvyšovat kapacita.

V již zmíněné výroční zprávě o bezpečnosti z roku 2007 komise SRC organizace EUROCONTROL dodává, že znepokojení ohledně úrovně služeb ATS poskytovaných v blízkosti sekundárních letišť tato komise vyjádřila již v roce 2005, přičemž se zaměřila na rostoucí využívání těchto letišť obchodními leteckými dopravci a na rozdíly mezi členskými státy, pokud jde o klasifikaci vzdušného prostoru a úroveň poskytovaných letových provozních služeb.

S cílem získat relevantní informace SRC vypracovala dotazník, který se soustředil na klasifikaci vzdušného prostoru využívaného obchodními leteckými službami a na typy ATS, které jsou za tímto účelem poskytovány. Tento dotazník ukázal, že:

<sup>33</sup> [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/opinions/Translations/03\\_2007/RIA%20Opinion%203-2007.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/opinions/Translations/03_2007/RIA%20Opinion%203-2007.pdf)

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

**... neexistuje standardní přístup k poskytování ATS a ke zřizování řízeného vzdušného prostoru pro obchodní lety...**

SRC proto vedle opatření, která by se měla provést na vnitrostátní úrovni, doporučila celoevropskou harmonizaci poskytování služeb AFIS.

Konkrétněji prostřednictvím programu pro sledování a podporu provádění požadavků ESARR (ESIMS) EUROCONTROL zaznamenal (výroční zpráva o bezpečnosti z roku 2007), že některá zjištění „obecné“ povahy se opakují ve značném počtu případů na celém kontinentě. Tato „obecná zjištění“ poukazují na existenci některých celoevropských problémů, které je třeba řešit na evropské úrovni, například:

- nedostatečná opatření pro dohled nad bezpečností ATFM a ASM,
- nedostatečné provádění některých ustanovení požadavků ESARR,
- nedostatečná formalizace opatření pro dohled nad bezpečností týkajících se přeshraničních situací,
- nekvalitní dohled nad bezpečností systémových změn,
- nedostatečná opatření, která by zajišťovala, že NSA budou dostávat a kontrolovat prohlášení ES o ověření systémů vypracovávaná ANSP, jak ukládá nařízení (ES) č. 552/2004,
- nedostatečná donucovací opatření ukládaná při porušení nařízení o SES ze strany certifikovaných poskytovatelů,
- nedostatečné uplatňování koncepce „příkazů k zajištění bezpečnosti“ (inspirovaných příkazem k zachování letové způsobilosti), která se široce uplatňuje v jiných oblastech letectví,
- nutnost vyjasnit působnost a použitelnost pravidel SES pro certifikaci v případě malých organizací poskytujících informace letadlům, zejména pak vzít v potaz výrazně odlišné úrovně složitosti služeb spadajících do kategorie FIS.

Další úvahy o současném rámci pro regulaci bezpečnosti v Evropě již agentura uvedla ve zmíněném posouzení dopadu připojeném ke stanovisku č. 3/2007, v němž je obsažen závěr, že žádné pravidlo, normu či požadavek, které byly přijaty a zveřejněny některou ze stávajících mezivládních organizací pro letectví, nelze přímo uplatňovat, pokud nejsou provedeny ve vnitrostátních právních předpisech, a že tyto organizace v každém případě nemají pravomoc vydávat osvědčení ani vynucovat dodržování svých norem svými členy.

### 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 bodech 2.3.2.1 a 2.3.2.2. I když ne všichni účastníci souhlasili s tím, že předpisy ICAO nejsou ve všech případech závazné, souhlasili s tím, že existuje významný prostor pro rozdíly ve výkladu a pomalé provádění ve vnitrostátních právních předpisech.

Názory zainteresovaných stran zaznamenané organizací ECORYS v roce 2005 sdílí i SESAR, který v bodě 5.2.4.1 svého „výstupu 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 vypracování tohoto rámce a k zajištění úspěšného provádění změn vydal SESAR tři základní doporučení:

- Evropská unie a členské státy by měly určit orgán pro regulaci bezpečnosti na evropské úrovni, který bude fungovat také jako regulační styčná organizace pro řízení změn a bude ve styku se společným podnikem SESAR, který bude založen nejpozději do konce definiční fáze SESAR.
- Určený evropský orgán pro regulaci bezpečnosti by měl vypracovat postup

(přezkumu) při řízení změn a případně navrhnout změny evropských právních předpisů v oblasti civilního letectví a současných požadavků a opatření na poli regulace bezpečnosti.

V témže smyslu skupina na vysoké úrovni (HLG), kterou koncem roku 2006 ustavil místopředseda Komise Jacques Barrot, v doporučení č. 1 obsaženém v její závěrečné zprávě z července 2007 konstatuje, že rozdrobenost představuje jednu z hlavních překážek zlepšování výkonnosti evropské letecké soustavy. Jelikož tento problém lze řešit pouze na evropské úrovni, doporučila skupina posílit úlohu Evropského společenství a metody Společenství jako jediného prostředku pro určování agendy regulace pro evropské letectví. Tímto způsobem by se měl také odstranit překryv EU s ostatními regulačními postupy, přičemž by měly být zajištěny samostatné struktury pro regulaci a pro poskytování služeb a mělo by být zabezpečeno, 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 ATM a podporu regulace podle požadavků Evropské komise a členských států, zatímco odpovědnost za činnosti v oblasti bezpečnostní regulace by byla převedena na agenturu. Konečně v doporučení č. 8 žádá skupina Komisi, aby zmocnila agenturu jako jediný nástroj EU pro regulaci bezpečnosti letectví, včetně letišť a ATM.

Evropská komise podpořila závěry HLG a oznámila soubor legislativních návrhů týkajících se letectví, který bude zveřejněn v roce 2008 a který by měl mimo jiné vyřešit problém rozdrobenosti rámce pro regulaci bezpečnosti na úrovni EU<sup>35</sup>.

**Na závěr lze tedy poznamenat, že zainteresované strany, SESAR a HLG pokládají potíže vyplývající ze současné rozdrobenosti rámce pro regulaci bezpečnosti a právní nedostatky mezivládního přístupu za problémy naléhavě vyžadující nápravná opatření. Také komise SRC organizace EUROCONTROL považuje nestejnorodost pravidel ATM v Evropě za faktor ovlivňující celkovou hospodářskou a bezpečnostní výkonnost evropského systému ATM/ANS. Komise již proto oznámila svůj záměr vyvinout iniciativu k řešení a vyřešení těchto otázek.**

---

<sup>35</sup> KOM(2007) 845 v konečném znění ze dne 20. prosince 2007: První zpráva o provádění právních předpisů o jednotném nebi: dosažené úspěchy a další postup.

### 2.3.3 Procesy na vnitrostátní úrovni

#### 2.3.3.1 Hlavní oblasti neplnění požadavků zjištěné programem ESIMS

V následující tabulce 4 jsou uvedeny hlavní oblasti neplnění, které podle zmíněné zprávy SRC do roku 2006 odhalily audity ESIMS:

Identifikační číslo	Oblast neplnění	% NEPLNÍCÍCH států
RLMK0240	pravidla pro hodnocení a zmírňování rizik	90
ESIM0030	ověřování zavádění systémů SMS ze strany ANSP	90
ESIM0020	ověřování plnění požadavku ESARR 2	90
PERS0340	bezpečnostní předpisy pro technické pracovníky ATM/ANS	90
FRAM0430	bezpečnostní ukazatele na vnitrostátní úrovni	80
ESIM0050	ověřování plnění požadavku ESARR 5 u technických pracovníků	80
RES0160	bezpečnostní doporučení či bezpečnostní opatření	80
PERS0350	bezpečnostní dohled nad technickými pracovníky	80
PERS0360	dohled nad subdodavateli (např. organizacemi pro údržbu)	70
PERS0280	audit postupů pro posuzování způsobilosti ATCO	70
ESIM0040	ověřování plnění požadavku ESARR 5 u ATCO	70
ESIM0010	ověřování plnění požadavku ESARR 1	70
RLMK0220	hlášení událostí specifických pro ATM	70

**Tabulka 4: Odhadovaný počet všech bezpečnostních událostí souvisejících s ATM/ANS**

#### 2.3.3.2 Současná opatření pro dohled nad bezpečností ATM/ANS

Vedle výše uvedeného komise SRC poznamenala, že v řadě států přetrvává nedostatek patřičně kvalifikovaných pracovníků pro plnění úkolů v oblasti regulace bezpečnosti. Tento problém postihuje příslušné orgány ve větší míře než ANSP. Řada orgánů má totiž potíže se získáním potřebného rozpočtu, který by jim umožnil nabídnout možným uchazečům atraktivní odměny a profesní vyhlídky. Řešení by mohlo spočívat v tom, že státy podniknou razantnější kroky k vytvoření silných a věrohodných vnitrostátních leteckých úřadů / vnitrostátních dozorových orgánů. Na druhé straně má agentura za to, že z hlediska optimálního využití omezených dostupných zdrojů by mohlo být logičtější reakcí sdružení těchto zdrojů na úrovni EU nebo subregionální úrovni, a to také vzhledem k rostoucí složitosti oblasti ATM/ANS.

Pro účely tohoto posouzení dopadu právních předpisů se však předpokládá, že není nutné posuzovat dopad takového převodu odpovědnosti, který již byl proveden v minulosti, protože tvorba pravidel již byla centralizována prostřednictvím SES.

Stejně tak není třeba podrobně odhadovat počet FTE využívaných na vnitrostátní úrovni pro certifikaci a dohled nad ATM/ANS, protože agentura nebude navrhovat, aby na ni byla převedena velká část certifikačních úkolů, a počet FTE by se tudíž neměl měnit.

#### 2.3.4 Výzvy spojené s dalším vývojem

Spojený účinek rostoucího provozu a zavádění nových technologií a koncepcí během časového rámce projektu SESAR povede k řadě potenciálně významných výzev na poli bezpečnosti, k nimž mohou patřit mimo jiné tyto:

- nárůst dopravy z a do nových členských států (EU 10+2), z něhož plyne složitější struktura provozu, protože východozápadní trasy se budou křížovat s tradičními severojižními trasami,
- z toho vyplývající zvýšení podílu letů uvnitř EU,
- rozsáhlé používání RNAV v horním vzdušném prostoru, rovněž vedoucí ke složitější struktuře provozu,
- plné vytížení velkých centrálních letišť a vznik koncových oblastí o „supervysoké intenzitě“ provozu v jejich okolí,
- rozvoj regionálních letišť, který povede ke zvýšení složitosti provozu na středních a nízkých hladinách,
- trvalý růst všeobecného letectví a zavádění velmi lehkých tryskových letounů (VLJ), jež bude mít za následek zvýšení složitosti a intenzity provozu na nízkých hladinách,
- větší využívání datových spojů vzduch-země,
- zahájení provozního používání postupů pro přibližování podle přístrojů založených na systému EGNOS, které rovněž zvýší možnosti využití malých letišť,
- postupy letu podle přístrojů pro vrtulníky,
- začlenění bezpilotních systémů (UAS) do nevyhrazeného vzdušného prostoru.

### 2.3.5 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 služeb ATM a ANS, které by jinak mohly způsobovat kolem 18 nehod za rok (z toho 1/3 se smrtelnými následky),
- snížit náklady vznikající v důsledku nehod a incidentů souvisejících s ATM/ANS v EU, které lze odhadnout přibližně na 680 mil. EUR za rok (2006),
- postupovat směrem k soudržnému a nerozdrobenému bezpečnostnímu regulačnímu rámci, zřetelně oddělenému od poskytování služeb a od ostatních forem regulace nebo veřejných zásahů,
- vytvořit silný regulační rámec, který bude zajišťovat celkový systémový přístup k regulaci bezpečnosti civilního letectví,
- podpořit projekt SESAR tím, že bude určen jeden orgán pro regulaci bezpečnosti, který bude schopen usnadňovat rychlé a hladké provádění tohoto projektu prostřednictvím anticipace ověřování bezpečnosti jeho výstupů a jejich certifikace,
- zlepšit na úrovni EU hlášení a analýzu incidentů a událostí souvisejících s ATM.

## **2.4 Cíle a ukazatele**

### 2.4.1 Cíle

Prostřednictvím cílů zamýšleného rozšíření systému EASA na ATM/ANS budou řešeny problémy, které jsou spojeny se současnou organizací tvorby bezpečnostních pravidel, s nedostatečnou normalizací dohledu nad bezpečností a s nedostatkem náležitých hlášení ze strany příslušných orgánů.

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

- **obecné cíle**, které představují celkové cíle dané politiky,
- **specifické cíle**, což jsou bezprostřednější cíle plánované legislativní iniciativy přispívající k dosažení celkových cílů. Jak na obecné, tak na specifické 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 které je možné hodnotit, nebo dokonce měřit pomocí vhodných ukazatelů.

Cíle a ukazatele pro rozšíření systému EASA na ATM a ANS jsou uvedeny dále v bodech 2.4.2 až 2.4.5.

#### 2.4.2 Obecné cíle

Obecné společenské cíle Evropské komise, které jsou uvedeny v jejím pracovním programu a v roční politické strategii<sup>36</sup>, široce vycházejících z „Lisabonské strategie“, jsou:

- dostat Evropu na cestu *prosperity*, což vedle budování vnitřního trhu na základě spravedlivé hospodářské soutěže, zahrnuje také vyšší efektivnost a účinnost dopravního systému,
- upevnit zaměření Evropy na *solidaritu*, což mj. znamená zajistit občanům na celém území EU 27+4 stejnou míru ochrany,
- upevnit *ochranu* občanů, pokud jde o technickou bezpečnost, včetně *bezpečnosti dopravní*,
- promítat a prosazovat tyto cíle i za hranice EU *silnějším hlasem ve světě*.

#### 2.4.3 Specifické cíle

Specifické cíle mají vztah ke konkrétním cílům letecké dopravy, k jejichž dosahování přispívají také další iniciativy, jako je vznik jednotného evropského nebe či založení systému EASA. Tyto specifické cíle lze podrobněji stanovit na základě deseti doporučení obsažených ve zprávě HLG, a sice způsobem uvedeným níže v tabulce 5.

Výňatek z doporučení HLG			Související specifické cíle
Č.	Název	Text	
1	<b>EU jako hybná síla regulace letectví v Evropě</b>	Rozdrobenost představuje jednu z hlavních překážek pro výkonnost evropské letecké soustavy. Jelikož tento problém lze řešit pouze na evropské úrovni, je třeba posílit úlohu Společenství a metody Společenství jako jediného prostředku pro stanovování regulace evropského letectví. Za tímto účelem je nutné odstranit překryv EU s ostatními regulačními postupy, zajistit samostatné struktury pro regulaci a pro poskytování služeb a zabezpečit, aby činnosti v oblasti regulace bezpečnosti probíhaly nezávisle na jiných formách regulace.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• odstranit překryv u postupů regulace bezpečnosti</li> <li>• zajistit pro činnosti v oblasti regulace bezpečnosti struktury nezávislé na ostatních formách regulace či veřejných zásahů</li> </ul>
2	<b>Větší odpovědnost pro letecké odvětví</b>	Přenést větší odpovědnost na letecké odvětví - v souladu s procesem liberalizace vnitřního trhu. Soustavněji zapojit odvětví do procesu tvorby pravidel pro leteckou soustavu.	systematicky zapojit letecké odvětví do procesu tvorby pravidel
3	<b>Zlepšování právních předpisů</b>	Uplatňovat zásady zlepšování právních předpisů, vyvarovat se nadměrné regulace a v plném rozsahu provádět posouzení dopadu právních předpisů a konzultace.	zařadit do procesů tvorby pravidel v plném rozsahu prováděná posouzení dopadu a konzultace
4	<b>Motivovat k vyšší výkonnosti</b>	V oblasti ATM upravit regulační rámec a struktury řízení tak, aby byli řídicí pracovníci motivováni dosáhnout vyšší výkonnosti. Tam, kde je to možné, usnadnit uplatňování tržních zásad prostřednictvím rozdělení a liberalizace	<ul style="list-style-type: none"> <li>• usnadnit vznik celoevropských poskytovatelů rozdělených služeb</li> <li>• usnadnit poskytování služeb AFIS a řízení</li> </ul>

<sup>36</sup> Viz [http://europa.eu.int/comm/atwork/programmes/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/atwork/programmes/index_en.htm)

		služeb ANSP.	odbavovacích ploch malými a středními podniky
5	<b>Realizovat jednotné evropské nebe</b>	Urychlit realizaci jednotného evropského nebe (SES) a projektu SESAR prostřednictvím aktivního řízení, jakož i každoročního sledování pokroku a podávání zpráv Evropskou komisí.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• odstranit překryv u postupů regulace bezpečnosti</li> </ul>
6	<b>Zmocnit a zacílit Eurocontrol</b>	Zmocnit Eurocontrol k tomu, aby mohl hrát klíčovou úlohu při plnění cílů jednotného evropského nebe a projektu SESAR ve strategickém a regulačním rámci nastaveném EU. Zaměřit činnosti Eurocontrolu na vynikající celoevropské funkce, strukturu sítě ATM a podporu regulace podle požadavků Evropské komise a členských států. Převést odpovědnost za činnosti na poli regulace bezpečnosti na agenturu EASA.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• odstranit překryv u postupů regulace bezpečnosti</li> </ul>
7	<b>Řešit problematiku kapacity letišť</b>	Systematičtěji integrovat letiště do celkového systémového přístupu.	harmonizovat řízení u provozovatelů/poskytovatelů různých služeb
8	<b>Dosáhnout trvalého zvyšování bezpečnosti</b>	Zmocnit agenturu EASA jakožto jediný nástroj EU pro regulaci bezpečnosti letectví, včetně letišť a ATM, a zajistit, aby měla EASA k dispozici odpovídající finanční prostředky a další zdroje. Připravit se na úkoly spojené s projektem SESAR prostřednictvím včasné přípravy certifikačních postupů. Zajistit harmonizaci dohledu států nad bezpečností a stimulaci spolupráce mezi vnitrostátními orgány s cílem dosáhnout vyšší celkové úrovně výkonnosti.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vytvořit jeden konzistentní regulační rámec pro celou leteckou soustavu</li> <li>• standardizovat dohled nad bezpečností mezi členskými státy pro dosažení vysoké jednotné úrovně bezpečnosti</li> </ul>
9	<b>Dosáhnout ekologických přínosů</b>	Stavět na třech pilířích lepšího ATM od odbavovací haly k příletové hale (gate-to-gate), čistších a tišších letadlech a tržně orientovaných řešeních; požádat Evropskou komisi, aby vypracovala integrovanou strategii pro životní prostředí.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• odstranit překryv u postupů regulace bezpečnosti</li> </ul>
10	<b>Zavázat členské státy k plnění úkolů</b>	Vyžadovat po členských státech EU soustavnější plnění stávajících závazků, zejména co se týče odstraňování rozdrobenosti, o které usiluje iniciativa jednotné evropské nebe. Státy by měly řešit problém nekonzistentních pokynů pro ANSP a deficitů výkonnosti v oblasti dohledu.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• usnadnit racionální využití zdrojů pro dohled nad bezpečností na úrovni EU</li> <li>• standardizovat dohled nad bezpečností mezi členskými státy pro dosažení vysoké jednotné úrovně bezpečnosti</li> </ul>

**Tabulka 5: Specifické cíle související s doporučeními HLG**

Deset specifických cílů obsažených v posledním sloupci výše uvedené tabulky 5 je použito v následujících bodech tohoto posouzení dopadu právních předpisů.

#### 2.4.4 Operativní cíle

Je zřejmé, že očekávané cíle rozšíření systému EASA mají úzkou návaznost na problémy analyzované v bodě 2.3. Zvolenou politikou by se měly současné problémy odstranit nebo zmírnit a mělo by se dosáhnout řady zlepšení.

Operativní cíle se tedy týkají konkrétních opatření vztahujících se k navrhovanému zásahu EU. Jejich výstupy lze pozorovat, nebo dokonce měřit a lze je přímo přiřadit prováděným opatřením. K těmto pozorovatelným či měřitelným operativním cílům patří zejména:

- změny základního nařízení (ES) č. 216/2008, které provede evropský zákonodárce,
- vydání náležitých prováděcích pravidel pro bezpečnost služeb ATM a ANS a také pro organizace, pracovníky a systémy a složky, které se podílejí na jejich poskytování,
- vytvoření funkční organizace,
- soustavné sledování bezpečnosti ATM/ANS,
- navázání těsného vztahu s dalšími aktéry, zejména organizacemi EUROCONTROL a SESAR,
- vznik trhu pro celoevropské poskytovatele služeb ANS,
- vytvoření a uplatňování vhodných donucovacích prostředků v oblasti ATM/ANS.

#### 2.4.5 Ukazatele

Ukazatele můžeme rozdělit do tří úrovní:

- Ukazatele *důsledků*: Tyto ukazatele se týkají konečného požadovaného dopadu na společnost. Obvykle se vyjadřují ve formě globálních ukazatelů a může na ně mít vliv řada dalších politik. V některých případech bude obtížné, ne-li nemožné, uvést dosažené výsledky ve vztah s rozšířením systému EASA.
- Ukazatele *výsledků*: Tyto ukazatele se týkají bezprostředních cílů navrhované politiky, kterých je třeba dosáhnout k uskutečnění obecného cíle. Vyjadřují se ve formě přímých a krátkodobých účinků prováděných opatření a mohou na ně mít vliv i jiné politiky.
- Ukazatele *výstupů*: Tyto ukazatele se týkají přesně vymezených opatření či přímých účinků, ke kterým by měla vést politika navrhovaná ve stanovisku agentury. Plnění je pod přímou kontrolou Komise a lze je snadno ověřit.

Ukazatele umožňují sledovat, zda a do jaké míry jsou cíle dosahovány. Je důležité definovat je předem, protože následně umožní posuzovat účinky, které navrhovaný zásah vyvolá. Ukazatele související se specifickými a obecnými cíli jsou v úzkém vztahu s problémy a předpokládanými dopady, kdežto k operativním cílům se váží jednodušší a snadněji pozorovatelné ukazatele týkající se provádění opatření.



Ukazatele důsledků, související s obecnými cíli, jsou uvedeny v této tabulce:

Zjištěné problémy	Obecné cíle	Ukazatele důsledků
Zvýšit bezpečnost ATM a ANS	<i>ochrana</i> občanů: dopravní a letecká bezpečnost	bezpečnost ATM/ANS začleněna do systému EASA
Snížit náklady spojené s leteckými nehodami způsobenými alespoň zčásti faktory ATM/ANS	<i>prosperita</i> : snížit náklady spojené s nehodami způsobenými alespoň zčásti faktory ATM/ANS	náklady, které představují škody způsobené nehodami a incidenty přímo či nepřímo souvisejícími s faktory ATM/ANS
Odstranit rozdrobenost rámce pro regulaci bezpečnosti	<i>silnější hlas ve světě</i>	ovlivnění SARPS ICAO v oblasti ATM/ANS
	<i>rozšířit</i> systém EASA za hranice EU	uzavření nových dohod o přidružení nebo rozšíření zeměpisného rozsahu ECAA
Vytvořit silný regulační rámec zajišťující celkový systémový přístup k regulaci bezpečnosti civilního letectví	<i>prosperita</i> : budovat vnitřní trh a napomáhat mobilitě pracovních sil	vznik celoevropských poskytovatelů vytvoření společných režimů pro způsobilost technických pracovníků ATM/ANS
	<i>solidarita</i> : zajistit občanům na celém území EU 27 stejnou míru ochrany	jednotné uplatňování společných bezpečnostních pravidel
Podpořit projekt SESAR tím, že bude určen jeden orgán pro regulaci bezpečnosti schopný usnadňovat rychlé a hladké provádění tohoto projektu prostřednictvím anticipace ověřování bezpečnosti jeho výstupů a jejich certifikace	<i>prosperita</i> : snížit náklady na regulaci bezpečnosti	vytvoření patřičných mechanismů pro posuzování, ověřování a certifikaci výstupů se zásadním významem pro bezpečnost

**Tabulka 6: Zjištěné problémy, obecné cíle a ukazatele důsledků**

V tabulce 7 jsou uvedeny specifické cíle související s problémy analyzovanými v bodě 2.3, jakož i ukazatele pro sledování jejich dosahování.

Zjištěné problémy	Specifické cíle	Ukazatele výsledků
Zvýšit bezpečnost ATM/ANS a snížit náklady vyplývající z nehod a incidentů	vytvořit pro činnosti v oblasti regulace bezpečnosti struktury nezávislé na ostatních formách regulace či veřejných zásahů	pravomoci EASA jasně odděleny od jiných forem regulace či veřejných zásahů
	systematicky zapojit letecké odvětví do procesu tvorbu pravidel	soustavné používání postupu EASA při tvorbě pravidel
	standardizovat dohled nad bezpečností mezi členskými státy	rozšíření normalizačních inspekci EASA do oblasti ATM/ANS
Odstranit rozdrobenost rámce pro regulaci bezpečnosti	vytvořit jeden konzistentní regulační rámec pro celou leteckou soustavu	regulace ATM/ANS začleněna do základního nařízení
	harmonizovat pravidla řízení u provozovatelů/poskytovatelů různých služeb	přijetí „horizontálních“ prováděcích pravidel pro systém řízení u provozovatelů a poskytovatelů
Vytvořit silný regulační rámec zajišťující celkový systémový přístup k regulaci bezpečnosti civilního letectví	udržovat jasné oddělení úloh orgánů od úloh provozovatelů/poskytovatelů	zavedení jasného oddělení úloh mezi orgány a provozovatelem/poskytovatelem, zejména pokud jde o přijímání provozních koncepcí
	usnadnit vznik celoevropských poskytovatelů rozdělených služeb	zavedení zvláštního certifikačního režimu pro poskytovatele služeb ve čtyřech či více státech
	usnadnit poskytování služeb AFIS a řízení odbavovacích ploch malými a středními podniky	zjednodušení pravidel pro provozovatele letišť, kteří přímo organizují služby AFIS nebo řízení odbavovací plochy
	zařadit do procesů tvorby pravidel posouzení dopadu a konzultace v plném rozsahu	posouzení dopadu právních předpisů připojena k návrhům prováděcích pravidel
Podpořit projekt SESAR tím, že bude určen jeden orgán pro regulaci bezpečnosti schopný usnadňovat rychlé a hladké provádění tohoto projektu prostřednictvím anticipace ověřování bezpečnosti jeho výstupů a jejich certifikace	odstranit překryv u postupů regulace bezpečnosti	formalizace styku mezi regulací bezpečnosti a jinými formami regulace
Potřeba racionalizovat činnosti v oblasti regulace bezpečnosti ATM/ANS	usnadnit racionální využití zdrojů pro dohled nad bezpečností na úrovni EU	ujednání o dohledu mezi příslušnými orgány
		soudržný proces dohledu nad všemi funkcemi ACC

**Tabulka 7: Zjištěné problémy, specifické cíle a ukazatele výsledků**

V následující tabulce jsou uvedeny operativní cíle, které lze spojit s řadou podrobných pozorovatelných nebo měřitelných ukazatelů výstupů.

<b>Operativní cíle</b>	<b>Ukazatele výstupů</b>
Změny základního nařízení (ES) č. 216/2008	stanovisko agentury předáno Komisi
	přijetí návrhu právního předpisu Komisi
	první čtení v Evropském parlamentu
	postoj Rady
	druhé čtení v Evropském parlamentu
	přijetí změn
Vydání společných prováděcích pravidel pro bezpečnost ATM a ANS a pro relevantní organizace a pracovníky	zveřejnění dokumentu NPA o prováděcích pravidlech pro ATM/ANS
	zveřejnění dokumentu NPA o prováděcích pravidlech pro poskytovatele služeb ATM/ANS
	zveřejnění dokumentu CRD o prováděcích pravidlech pro ATM/ANS
	zveřejnění dokumentu CRD o prováděcích pravidlech pro poskytovatele služeb ATM/ANS
	předložení stanoviska k prováděcím pravidlům pro ATM/ANS
	předložení stanoviska k prováděcím pravidlům pro poskytovatele služeb ATM/ANS
Vytvoření nezbytných funkcí v agentuře EASA	přijetí pracovníků pro tvorbu pravidel pro ATM a letiště
	přijetí pracovníků pro bezpečnostní analýzy událostí v oblasti ATM/ANS
	přijetí pracovníků pro normalizační inspekce v oblasti ATM/ANS
	určení externích auditorů schopných podílet se na normalizačních inspekcích v oblasti ATM/ANS
	zahrnutí profesního společenství ATM/ANS do výboru SSCC
Soustavné sledování bezpečnosti ATM/ANS	zařazení analýzy bezpečnosti ATM/ANS do ročního hodnocení bezpečnosti
Navázání těsného vztahu s projektem SESAR	zahájen stabilní proces bezpečnostního posuzování výstupů SESAR týkajících se bezpečnosti
Vstup celoevropských poskytovatelů ANS na trh	zvláštní certifikační postup pro osvědčování celoevropských poskytovatelů služeb ANS zaveden a funkční
Jednotné uplatňování pravidel pro ATM/ANS v EU	zavedení postupů pro normalizační inspekce v oblasti ATM/ANS
	naplánování první řady normalizačních inspekcí zahrnujících i oblast ATM/ANS
	provedení první normalizační inspekce v oblasti ATM/ANS

**Tabulka 8: Zjištěné problémy, operativní cíle a ukazatele výstupů**

## **2.5 Existující možnosti**

### *2.5.1 Možnosti v předběžném posouzení dopadu právních předpisů*

Při již zmíněném předběžném posouzení dopadu bylo zváženo těchto pět alternativních možností:

- A) „nedělat nic“ (tedy neměnit situaci předpokládanou po prvním rozšíření systému EASA: agentura odpovědná za letovou způsobilost, udělování licencí posádkám letadel a letecký provoz; příslušné orgány určené na vnitrostátní úrovni odpovědné za ANS, včetně celoevropských poskytovatelů, a letiště),
- **B) postupně rozšiřovat systém EASA na poli tvorby pravidel, certifikace a normalizačních inspekcí do oblastí ATM, ANS a letišť,**
- C) rozšířit mechanismus mandátů organizace EUROCONTROL v rámci SES na regulaci bezpečnosti letišť a pověřit tuto organizaci také úkoly v oblasti certifikace a normalizačních inspekcí,
- D) zřídit zcela novou evropskou agenturu na pomoc Komisi při regulaci bezpečnosti ATM, ANS a letišť,
- E) svěřit systému EASA rozšířenému podle možnosti B také odpovědnost za provádění konkrétních provozních funkcí ATM (např. uspořádání toku letového provozu).

V rámci studie se na základě analýzy předpokládaných dopadů provedené poradenskou firmou a se souhlasem konzultovaných zainteresovaných stran 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, kterými se zabývala také Komise ve svém konečném posouzení dopadu k této otázce, tedy není třeba v tomto posouzení dopadu posuzovat znovu. Naproti tomu ke skutečnému provedení možnosti B je třeba posoudit i další důležité otázky.

Dokument NPA 2007-16 v tomto směru obsahoval deset otázek, přičemž se také předpokládalo, že konečným cílem bude zavést již odůvodněnou a (Komisí<sup>37</sup>) zvolenou možnost B uvedenou výše v bodě 2.5.1.

Ze zmíněných deseti otázek ovšem otázka 3 vlastně zahrnuje dva samostatné problémy: otázku povahy uspořádání vzdušného prostoru (ASM) a nutnosti jeho regulace a stejnou otázku ohledně uspořádání toku letového provozu (ATFM). Celkem je tedy v dokumentu NPA fakticky položeno 11 otázek. Z těchto jedenácti problémových okruhů šest podle názoru agentury nevyžaduje z hlediska posouzení dopadu další analýzu.

---

<sup>37</sup> KOM(2005) 845 v konečném znění ze dne 20. prosince 2007.

V následující tabulce je uvedeno těchto šest okruhů spolu s důvody, proč se další analýza dopadů nepokládá za nutnou.

Otázka položená v dokumentu NPA 2007-16		Důvod, proč nejsou zvažovány alternativní možnosti
Č.	Znění	
2	<i>Agentura by chtěla vědět, zda zainteresované strany pokládají přiložené základní požadavky za dobrý základ pro regulaci bezpečnosti a interoperability ATM/ANS. Přivítá také veškeré návrhy na zlepšení těchto požadavků.</i>	Kvalitativní soud o základních požadavcích. Žádné významné alternativní možnosti nejsou uváděny.
4	<i>Agentura by chtěla vědět, zda zainteresované strany mají za to, že definice systémů a složek používaná v rámci evropské sítě řízení letového provozu náležitě vymezuje systémy a složky, na které se musí vztahovat rozšířené základní nařízení.</i>	Naprostá většina zainteresovaných stran nepovažovala za nutné definice měnit. Agentura dospěla k závěru, že nebude navrhovat změny definicí ICAO či SES a že bude svá prováděcí pravidla koordinovat s těmi, kdo mají na starosti výkonnost a další aspekty interoperability. Další posuzování dopadu není nutné.
5	<i>Agentura by chtěla vědět, zda se zainteresované strany domnívají, že je zapotřebí regulace organizací podílejících se na projektování, výrobě a údržbě systémů a složek zásadních pro bezpečnost a na ověřování jejich shody, v jejímž rámci by musely prokazovat způsobilost, aby se zmírnila odpovědnost provozovatelů těchto systémů a složek.</i>	Již zavedeno v rámci systému EASA. Podpořeno zainteresovanými stranami, které odpověděly na dokument NPA 2007-16. Agentura došla k závěru, že o této možnosti se bude rozhodovat případ od případu a že na podporu příslušných prováděcích pravidel budou vypracována vhodná posouzení dopadu právních předpisů. V dané fázi není zapotřebí hlubší posouzení.
7	<i>Agentura by chtěla znát názory zainteresovaných stran na možnost, že by poskytovatelé služeb ATM/ANS byli oprávněni provozovat několik služeb či provozních stanovišť v rámci jednoho osvědčení.</i>	Zainteresované strany vykládají již zavedenou regulaci v rámci SES tak, že s touto možností počítá. Další posuzování dopadu není nutné.
9	<i>Agentura by chtěla vědět, zda se zainteresované strany domnívají, že by certifikaci některých poskytovatelů méně citlivých služeb mohly provádět hodnotící subjekty. Pokud ano, měla by být agentura také zmocněna provádět akreditaci těchto subjektů?</i>	Tato možnost již byla posouzena v případě letišť. Dopad bude určen v zásadě podobnými faktory i v případě ATM/ANS.
10	<i>Agentura by chtěla vědět, zda zainteresované strany považují za vhodné zavést samostatné certifikační režimy pro některé systémy a složky se zásadním významem pro bezpečnost. Pokud ano, kterých systémů a složek by se to mělo týkat?</i>	Na základě názorů zainteresovaných stran nebylo v dané fázi možné vybrat případy pro takový proces. Agentura došla k závěru, že o této možnosti se bude rozhodovat případ od případu a že na podporu příslušných prováděcích pravidel budou vypracována vhodná posouzení dopadu právních předpisů. V dané fázi není zapotřebí hlubší posouzení.

**Tabulka 9: Problémové okruhy uvedené v dokumentu NPA 2007-16, jejichž dopad není třeba podrobně analyzovat**

U zbývajících pěti otázek položených v dokumentu NPA 2007-16 lze naopak zvažovat alternativní řešení. Tyto otázky jsou uvedeny v tabulce 10 a jejich dopady jsou podrobně posouzeny v bodech 2.7 až 2.11.

Otázka v dokumentu NPA 2007-16		Alternativní možnosti	
Č.	Znění		
<b>1</b>	<i>Zda se zainteresované strany domnívají, že je rozhodování o provozních koncepcích funkcí veřejné správy, nebo funkcí poskytovatelů služeb řízení letového provozu.</i>	1A	Jak obecné provozní koncepce (např. ty, jež vyvíjí SESAR), tak rozhodování o konkrétním vzdušném prostoru mají povahu veřejné správy a vztahují se na ně články základního nařízení.
		1B	Jak obecné provozní koncepce (např. ty, jež vyvíjí SESAR), tak rozhodování o konkrétním vzdušném prostoru jsou regulované činnosti, prováděné poskytovateli služeb na základě základních požadavků.
		1C	Obecné provozní koncepce (např. ty jež vyvíjí SESAR) nespádají do působnosti základního nařízení EASA. Rozhodování o konkrétním vzdušném prostoru má povahu veřejné správy a vztahují se na něj články právního předpisu.
		1D	Obecné provozní koncepce (např. ty jež vyvíjí SESAR) nespádají do působnosti základního nařízení EASA. Rozhodování o konkrétním vzdušném prostoru má povahu poskytování služeb a provádí se na základě základních požadavků.
<b>3 (ATFM)</b>	<i>Zda se zainteresované strany domnívají, že ATFM má regulační povahu, nebo povahu poskytování služeb.</i>	3A	ATFM má povahu regulace / veřejné správy.
		3B	ATFM je službou nebo provozní funkcí, a tudíž předmětem regulace.
		3C	ATFM na úrovni EU je regulační funkcí. ATFM na místní (či regionální úrovni) je předmětem regulace.
<b>3 (ASM)</b>	<i>Zda se zainteresované strany domnívají, že ASM má regulační povahu, nebo povahu poskytování služeb.</i>	3D	ASM má povahu regulace / veřejné správy (včetně bezpečnosti, kapacity a efektivity).
		3E	ASM je službou nebo provozní funkcí, a tudíž předmětem regulace.
		3F	ASM na úrovni EU je regulační funkcí. ASM na místní úrovni je předmětem regulace.
<b>6</b>	<i>Zda by poskytování některých služeb nemělo být vyňato z povinnosti certifikace.</i>	6A	Umožnit vnitrostátní varianty/odchylky pro malé a střední podniky.
		6B	Zavést přiměřená společná pravidla pro malé a střední podniky, včetně vlastních prohlášení.
		6C	Přiměřená společná pravidla pro malé a střední podniky, včetně certifikace.
<b>8</b>	<i>Zda má agentura certifikovat celoevropské poskytovatele služeb ANS/ATM. Pokud ano, podle jakých kritérií se má rozhodovat, zda má daná služba celoevropskou povahu?</i>	8A	„Nedělat nic“, tj. na všechny ANSP dohlížejí NSA jako v rámci „jednotného nebe“.
		8B	ANSP pod dohledem agentury, pokud poskytují služby ve dvou či více státech („přeshraniční služby“ budou pod dohledem agentury).
		8C	Jako v možnosti 8B, pokud poskytují služby ve čtyřech či více státech (nevztahuje se na přeshraniční poskytování služeb ani na služby ATS v jednom FAB, pokud je poskytuje skupina různých ATSP).

**Tabulka 10: Problémové okruhy v dokumentu NPA 2007-16, u nichž existují alternativní možnosti**

V neposlední řadě mnoho zainteresovaných stran ve svých odpovědích na dokument NPA 2007-16 poznamenalo, že existují dva alternativní způsoby, jak agentuře svěřit pravomoci v oblasti ATM a ANS. Prvním z nich je změnit základní nařízení, ale možné je také začlenit úlohu agentury do právního rámce jednotného evropského nebe. Agentura shledala, že si tento návrh zaslouží pozornost, a proto se rozhodla zařadit jej do tohoto posouzení dopadu, přestože se ho netýkaly otázky v dokumentu NPA. Přitom zvažovala tyto tři alternativní možnosti:

- 0A: nesvěřovat agentuře žádnou úlohu v oblasti ATM/ANS, nebo
- 0B: rozšířit základní nařízení tak, aby zahrnovalo ATM/ANS, nebo
- 0C: změnit nařízení o SES tak, aby zahrnovala úlohu agentury v oblasti ATM/ANS.

Dopady těchto možností jsou podrobně posouzeny a srovnány v následujícím bodě.

## **2.6 Nejlepší možnost, jak rozšířit pravomoci EASA na regulaci bezpečnosti ATM/ANS**

### *2.6.1 Alternativní možnosti*

Ohledně rozšíření pravomocí systému EASA na regulaci bezpečnosti ATM/ANS existují tyto alternativní možnosti:

- 0A: nesvěřovat agentuře žádnou úlohu v oblasti ATM/ANS (tj. „nedělat nic“),
- 0B: rozšířit základní nařízení tak, aby zahrnovalo ATM a ANS,
- 0C: změnit čtyři (základní) nařízení o SES tak, aby v nich byla zahrnuta úloha agentury v oblasti ATM a ANS.

Možnost 0A není třeba posuzovat, protože již byla analyzována poradenskou firmou ECORYS v rámci předběžného posouzení dopadu právních předpisů a nebyla doporučena, ale je nutná jakožto společná základna pro srovnávání zbylých dvou možností 0B a 0C.

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

#### 2.6.2.1 Příslušné orgány

Před vytvořením „jednotného nebe“ plnily příslušné vnitrostátní letecké úřady dva hlavní úkoly ve vztahu k bezpečnosti ATM/ANS:

- tvorbu pravidel (tj. provádění předpisů ICAO ve vnitrostátním právním řádu a jejich začleňování),
- všeobecný dohled nad ATM/ANS, protože v této oblasti neexistovaly žádné zvláštní normy ICAO.

Uvedená situace se již dramaticky změnila vytvořením SES, protože na základě SES jsou nyní na úrovni EU<sup>38</sup> vytvářena společná pravidla pro ATM/ANS, zatímco státy mají povinnost určit nebo zřídit vnitrostátní dozоровé orgány (NSA)<sup>39</sup> za účelem formálního uplatňování mechanismů, založených na společných pravidlech, pro certifikaci poskytovatelů služeb a dohled nad nimi. Předpisy v rámci jednotného nebe obsahují také povinnost, aby byly NSA auditovány prostřednictvím procesu „vzájemného hodnocení“<sup>40</sup>.

<sup>38</sup> Článek 8 rámcového nařízení o SES 549/2004.

<sup>39</sup> Článek 4 uvedeného nařízení.

<sup>40</sup> Článek 9 nařízení Komise (ES) č. 2096/2005 ze dne 20. prosince 2005, kterým se stanoví společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb (Úř. věst. L 335, 21.12.2005, s. 13).

Současná srovnávací základna (tj. možnost 0A) tedy vypadá takto:

- Společná pravidla pro ATM/ANS (včetně bezpečnosti) jsou i nadále vytvářena prostřednictvím mechanismů SES.
- NSA v mezích své zeměpisné působnosti pokračují v certifikaci ANSP a v dohledu nad ANSP.
- NSA jsou podrobovány pravidelným auditům v rámci programu ESIMS organizace EUROCONTROL.

Převodem **tvorby pravidel v** oblasti bezpečnosti (úkol v první odrážce výše) na agenturu se uvedená situace v zásadě nezmění. Jinými slovy možnosti 0A, 0B ani 0C nebudou mít dopad na příslušné orgány na vnitrostátní úrovni. **Naopak volba možnosti 0B nebo 0C bude mít dopad na agenturu a na EUROCONTROL**, který v současnosti obvykle ve vhodných případech dostává „mandáty“ k vypracování prováděcích pravidel.

U druhého úkolu (tj. certifikace poskytovatelů služeb ATM/ANS a dohled nad nimi) je třeba si všimnout, že systému SES se nyní účastní 30 států<sup>41</sup> a pro tyto státy se nic významně nezmění, ať bude zvolena možnost 0B, nebo 0C, protože jejich příslušným orgánům z důvodu blízkosti v každém případě zůstane odpovědnost za certifikaci hlavních národních ANSP a dohled nad nimi.

Konečně obě možnosti zahrnují provádění auditů NSA. Jak možnost 0B, tak možnost 0C bude mít dopad na agenturu, jakož i na 30 orgánů a na EUROCONTROL, který v současnosti provádí program ESIMS (sledování a podpora provádění požadavků ESARR).

**V případě možnosti 0B i 0C tedy bude dotčeno celkem 30 NSA a kterákoli z nich bude mít dopad i na EUROCONTROL a agenturu.**

#### 2.6.2.2 Poskytovatelé služeb ATM/ANS

Na poskytovatele služeb ANS se již v zásadě vztahuje povinnost certifikace<sup>42</sup>. Pro většinu z nich se nic významně nezmění bez ohledu na to, do kterého právního předpisu bude úloha agentury začleněna – pokud tedy odpovídají tradičnímu konceptu civilního poskytovatele letových navigačních služeb, což je jeden veřejný subjekt poskytující ANS pro všeobecný letový provoz ve vzdušném prostoru jednoho státu. Tento stav se ovšem vyvíjí, mimo jiné v důsledku právních předpisů o SES.

Ve skutečnosti někteří velcí civilní ANSP nejsou jen poskytovateli služeb ATS, ale poskytují často také navigační služby, služby AIS, přehledové služby nebo služby spojovací. Naproti tomu poskytovatelé meteorologických služeb jsou vysoce specializovaní, a proto neexistují žádné významné případy, kdy by se některý z nich věnoval také jiným druhům služeb. Poskytovateli meteorologických služeb a vojenskými poskytovateli služeb se tudíž dále nezabýváme.

Většina (ale ne všechny) z uvedených velkých civilních subjektů působících v oblasti ATM/ANS poskytuje prostřednictvím svých zaměstnanců služby na poli údržby se zásadním významem pro bezpečnost.

Je ovšem zajímavé, že řada z nich je také obchodními provozovateli leteckých prací a provádí letové ověřování a kalibraci radionavigačních signálů. Celkem **šest z nich** (ATSA-Bulgaria, Avinor, LFV, DSNA, ENAV a HCAA) bylo (dne 4. dubna 2008) uvedeno v seznamu **poskytovatelů letových kalibračních služeb** na internetových stránkách Mezinárodního výboru pro letecké normy a kalibraci (International Committee for Airspace Standards and

<sup>41</sup> Lichtenštejnsko je přidruženo ke Společenství, ale v oblasti ATM/ANS tradičně přenáší pravomoci na sousední státy.

<sup>42</sup> Článek 7 nařízení o poskytování služeb (ES) č. 550/2004.



Calibration, ICASC)<sup>43</sup>. Tyto služby již spadají do působnosti systému EASA, a rozdrobenost regulačního rámce by tudíž mohla tyto letecké provozovatele / ATSP nepříznivě ovlivňovat.

V místních konvergenčních a prováděcích plánech (LCIP)<sup>44</sup> organizace EUROCONTROL je uvedena také řada ATSP, kteří jsou současně provozovateli velkých letišť ve vlastní zemi nebo značného počtu letišť v několika zemích. Následující tabulka obsahuje souhrn těchto informací.

Č.	Stát	Velcí civilní ATSP (jejichž hlavní činností je ATM)	Provozní služby poskytované nad rámec ATM/ANS
1	Rakousko	Austrocontrol	žádné
2	Belgie	Belgocontrol	žádné
3	Bulharsko	ATSA	letecké práce
4	Kypr	odbor civilního letectví – ANS	žádné
5	Česká republika	Rízení letového provozu České republiky	žádné
6	Dánsko	Naviair	žádné
7	Estonsko	EANS	žádné
8	Finsko	Finavia	provozování letišť (25)
9	Francie	DSNA	letecké práce
10	Německo	DFS	žádné
11	Řecko	HCAA	letecké práce + provozování letišť (43)
12	Maďarsko	HungarControl Pte. Ltd. Co	žádné
13	Irsko	provozní ředitelství IAA	žádné
14	Itálie	ENAV	letecké práce
15	Lotyšsko	LGS	žádné
16	Litva	ORO NAVIGACIJA	žádné
17	Lucembursko	žádný	nepoužije se
18	Malta	MATS	žádné
19	Nizozemsko	LVNL	žádné
20	Polsko	PANSA	žádné
21	Portugalsko	NAV Portugal	žádné
22	Rumunsko	ROMATSA	žádné
23	Slovensko	LPS SR	žádné
24	Šlovinsko	Slovenia Control	žádné
25	Španělsko	AENA	provozování letišť (47)
26	Svédsko	LFV	letecké práce + provozování letišť (16)
27	Spojené království	NATS	žádné
28	Island*	<b>Isavia</b> (Flugstoðir)	letištní provoz
29	Lichtenštejnsko*	neposkytuje ATS	nepoužije se
30	Norsko	Avinor	letecké práce + provozování letišť (46)
31	Švýcarsko	Skyguide	žádné

\*Nebyl vypracován plán LCIP.

### Tabulka 11: Velcí civilní ATSP poskytující služby nad rámec ATM/ANS

Z výše uvedené tabulky vyplývá, že šest poskytovatelů ATS provádí letecké práce a tři jsou také **provozovateli letišť**.

<sup>43</sup> [http://avnwww.jccbi.gov/icasc/fi\\_service\\_providers.html](http://avnwww.jccbi.gov/icasc/fi_service_providers.html)

<sup>44</sup> [http://www.eurocontrol.int/lcip/public/subsite\\_homepage/homepage.html](http://www.eurocontrol.int/lcip/public/subsite_homepage/homepage.html)

**U možností OB i OC je tedy třeba zaměřit pozornost na devět výše uvedených provozovatelů/poskytovatelů, protože ti mohou být ovlivněni tím, zda se na ně bude vztahovat jeden, nebo více souborů právních předpisů.**

### 2.6.2.3 Další poskytovatelé několika služeb

Podle informací, které má agentura k dispozici, poskytuje služby ATM/ANS i řada dalších společností/subjektů, jiných, než jsou hlavní civilní poskytovatelé ATS v jednotlivých zemích. Souhrn dostupných informací je uveden v tabulce níže.

Způsob, jakým budou založeny pravomoci agentury, nejspíš nebude mít dopad na společnost Tower Company GmbH, protože ta poskytuje pouze služby ATM, ani na odbor AIS rumunského CAA, protože ten patří rumunskému úřadu pro civilní letectví, ale u všech ostatních subjektů, které jsou především provozovateli letišť, tomu může být jinak.

Počet subjektů	Stát	Další známí civilní ANSP	Hlavní činnost
1	Česká republika	Správa Letiště Praha	provozování letišť
1	Estonsko	Tallin Airport Ltd	provozování letišť
3	Finsko	Městské letiště Mikkeli Městské letiště Seinäjoki Městské letiště Sodankylä	provozování letišť
66	Francie	66 soukromých provozovatelů AFIS	provozování letišť
5 - 1	Německo	Tower Company GmbH Fraport* München Flughafen* 2 regionální letiště (Lahr a Mannheim) přímo poskytující služby TWR	ATC (pouze služby TWR) provozování letišť
8	Maďarsko	Letiště Budapešť (spojovací, navigační a přehledové služby, CNS) FlyBalaton LHSM (CNS) Debrecen LHDC (CNS) LHPP Pécs-Pogány(CNS a AFIS) Békéscsaba (CNS a AFIS) Győr-Pér (CNS a AFIS) Nyíregyháza (CNS a AFIS) Szeged (CNS a AFIS)	provozování letišť
8	Irsko	Waterford Airport Kerry Airport PLC Galway Airport Ireland West Airport Knock Sligo Airport Co LTD Donegal Airport Weston Airport	provozování letišť
10	Itálie	nezávislí poskytovatelé služeb AFIS	provozování letišť
1	Lucembursko	Adm. de l'Aéroport de Luxembourg	provozování letišť
0	Rumunsko	odbor AIS rumunského CAA	odbor NAA
10	Slovinsko	místní poskytovatelé AFIS (10)	provozování letišť
40	Švédsko	místní poskytovatelé AFIS na přibl. 40 letištích	provozování letišť
1	Spojené království	SERCO Aviation	řízení služeb
<b>153</b>		<b>CELKEM</b>	

\*služba řízení odbavovací plochy

**Tabulka 12: Menší civilní ATSP, jejichž hlavní činností je provozování letišť**

V kontextu tohoto stanoviska mohou provozovatelé letišť navíc nabízet nejjednodušší místní služby, tj. AFIS či řízení odbavovací plochy, aniž by se museli stát plnohodnotnými poskytovateli služeb ANS a aniž by museli zaměstnávat licencované ATCO. Pokud se rozhodnou stát se poskytovateli služeb řízení letového provozu prostřednictvím řídicí věže (TWR), pak se na ně a jejich dotčené zaměstnance samozřejmě budou vztahovat ZP pro poskytování služeb ATS. Možným zjednodušením požadavků pro AFIS / řízení odbavovací plochy se dále zabýváme v bodě 2.10. Nicméně **pokud jde o rozsah tohoto posouzení, lze počet provozovatelů letišť potenciálně dotčených možnostmi 0B či 0C odhadnout na 150.**

#### 2.6.2.4 Organizace zabývající se projektováním, výrobou a údržbou

Organizace zabývající se projektováním, výrobou a údržbou letadel, motorů a jejich částí, včetně navigační a spojovací avioniky, jsou již prostřednictvím systému EASA regulovány. Odpovědnost konstruktérů a výrobců je stejně tak již zavedena i v rámci SES, a to v podobě povinnosti podepisovat prohlášení o shodě u složek<sup>45</sup>.

V rámci SES však organizace provádějící údržbu související s bezpečností<sup>46</sup>, které nejsou totožné s certifikovanými ANSP, podléhají dohledu těchto poskytovatelů na základě „společných požadavků“<sup>47</sup>. V případě možnosti 0A by se to nezměnilo, a počet dotčených organizací provádějících údržbu by tedy byl nulový.

Ani v případě možnosti 0C (tj. svěřit agentuře EASA příslušnou úlohu, ale zachovat SES ve stávající podobě) by nebyly dotčeny žádné organizace provádějící údržbu.

**Naopak v případě zvolení možnosti 0B by organizace provádějící údržbu mohly být případ od případu regulovány odděleně od ANSP. V EU jsou v současnosti známy jen tři významné společnosti či subjekty, které poskytují uvedené služby v oblasti údržby související s bezpečností: Cyprus Telecommunications Agency (CYTA), Eltel Networks<sup>48</sup> a Techno Sky<sup>49</sup>. Ty budou dotčeny pravidly agentury, pokud se na ně bude vztahovat povinnost certifikace.**

**Tři subjekty v oblasti projektování a výroby, které jsou uvedeny v tabulce níže, poskytují také služby ATM/CNS.**

Stát	Další známí civilní ANSP	Hlavní činnost
Německo	Airbus Deutschland GmbH (ATS na letišti Hamburg-Finkenwerder)	projektování a výroba velkých letadel
	BAN 2000 GmbH THALES ATM Navigation GmbH (služby CNS)	řešení „na klíč“ pro zařízení CNS + projektování a výroba systémů ATM/CNS
Irsko	technické ředitelství IAA (CNS)	umísťování, pořizování a provoz CNS

**Tabulka 13: Technické organizace poskytující rovněž služby ATM/ANS**

**U možností 0B a 0C by tedy mohly být dotčeny 3 (poskytující služby ATM/ANS) + 3 organizace zabývající se projektováním, výrobou či údržbou.**

<sup>45</sup> Článek 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 ze dne 10. března 2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 26).

<sup>46</sup> Tj. ty, jejichž zaměstnanci provádějí monitorování a rekonfigurace systémů se zásadním významem pro bezpečnost v reálném čase a podepisují osvědčení o uvolnění do provozu po údržbě na místě, jak plánované, tak prováděné v rámci oprav.

<sup>47</sup> Článek 8 nařízení Komise (ES) č. 2096/2005 ze dne 20. prosince 2005, kterým se stanoví společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb (Úř. věst. L 335, 21.12.2005, s. 13).

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

<sup>49</sup> <http://www.technosky.it/Lang1/>

### 2.6.2.5 Organizace provádějící výcvik a poskytovatelé lékařských služeb

Podle informací, které má agentura k dispozici, existují **čtyři subjekty**, uvedené v následující tabulce, které provádějí **výcvik ATCO, aniž by poskytovaly jakékoli služby ATM/ANS.**

Sídlo	Další známí civilní ANSP	Hlavní činnost v oblasti regulovaných leteckých služeb
Lotyšsko	ANS Training Centre	výcvik ATCO
Litva	Vilnius Gediminas Technical Univ.	výcvik ATCO
Lučembursko	Institute of Air Navigation Services (IANS)	výcvik ATCO
Švédsko	EPN (Entry Point North)	výcvik ATCO

**Tabulka 14: Organizace provádějící výcvik ATCO**

Na poskytovatele lékařských služeb<sup>50</sup> a výcviku ATCO<sup>51</sup> se ovšem již v rámci SES vztahuje schvalování/certifikace ze strany NSA. **Žádný z nich tudíž nebude dotčen**, ať bude vybrána možnost 0A, 0B nebo 0C.

### 2.6.2.6 Souhrn dotčených subjektů

Závěrem je na základě informací uvedených v podbodech 2.6.2.1, 2.6.2.2, 2.6.2.3, 2.6.2.4 a 2.6.2.5 možné odhadnout počet dotčených subjektů, jak ukazuje tabulka 15.

MOŽNOST		Odhadovaný počet:				
Id.	Popis	orgánů	ANSP	provozovatelů letišť	organizací v oblasti projektování, výroby či údržby	organizací poskytujících výcvik či lékařské služby
0A	„Nedělat nic“	0	0	0	0	0
0B	Rozšířit působnost základního nařízení	30 + 2*	9	150	3 (také ANSP) + 3 (údržba)	0
0C	Začlenit úlohu EASA do SES	30 + 2*	9	150	3 + 3	0

\*EUROCONTROL a EASA.

**Tabulka 15: Počet dotčených subjektů u různých způsobů rozšíření mandátu agentury**

Pro srovnání možností 0B a 0C je tedy nanejvýš důležité posoudit zejména jejich dopad na provozovatele letišť.

<sup>50</sup> Čl. 12 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/23/ES ze dne 5. dubna 2006 o licenci řídicího letového provozu Společenství.

<sup>51</sup> Čl. 13. odst. 1 uvedené směrnice.

## 2.6.3 Bezpečnostní dopady

Možnost 0A by nijak neměnila ani základní právní předpisy o SES<sup>52</sup> ani základní nařízení.

U možnosti 0C by byla v několika málo článcích popsána úloha agentury, ale celková koncepce a znění předpisů o SES by zůstaly zachovány. Tento předpoklad platí bez ohledu na existenci návrhu „druhého souboru“ právních předpisů o SES, protože ten se bude týkat především sledování výkonnosti a zvyšování efektivity, nikoli regulace bezpečnosti. Možnosti 0A a 0C jsou tedy z bezpečnostního hlediska rovnocenné, neboť obě vycházejí ze stávajících ustanovení o bezpečnosti v předpisech o SES.

Pokud jde o možnost 0B, bude do základního nařízení doplněno několik článků týkajících se konkrétně ATM/ANS. Toto nařízení nyní sestává ze 70 článků, které již zákonodárce přijal. V předkládaném posouzení dopadu právních předpisů se předpokládá, že se nebude měnit koncepce ani znění těchto článků, takže se systém EASA jako takový bude vztahovat na oblast ATM/ANS.

Pro srovnání možnosti 0B se zbývajícími dvěma možnostmi z hlediska bezpečnostních dopadů jsou v následující tabulce uvedeny některé jejich obecné rysy.

Předmět	Rámec SES (možnosti 0A a 0C)		Základní nařízení EASA (možnost 0B)		Srovnání bezpečn. dopadů	
	čl.	ustanovení	čl.	ustanovení	SES	EASA
					☹	☺
Oddělení projektování, výroby a údržby od služeb	čl. 5 (552)	Pouze posouzení shody při nákupu. Bez účasti výrobce u následných změn.	čl. 1 odst. 1 písm. a)	Velmi jasné.	☹	☺
Celkový systémový přístup k bezpečnosti civilního letectví	žádný	SES se ze své podstaty omezuje na ATM/ANS, což neumožňuje harmonizovaný přístup k bezpečnosti letectví.	čl. 4	Je již součástí systému EASA.	☹	☺
Celkový systémový přístup k ATM/ANS	žádný	Rámec SES umožní harmonizovaný přístup k problematice ATM, avšak s využitím několika subjektů, které budou muset koordinovat, což by mohlo vést k mezerám či překryvům.	žádný	Systém EASA se ze své podstaty omezuje na otázky bezpečnosti, což by mohlo vést k mezerám.	☹	☹
Vhodnost k použití u avioniky (provozovatelé EU)	čl. 5 (552)	Vztahuje se i na palubní složky.	čl. 8 + příl. I bod 1.c.2 a příl. IV bod 5.a	Zahrnuje letovou způsobilost a vhodnost k použití.	☺	☺
Vhodnost k použití u avioniky (provozovatelé ze zemí mimo EU)	čl. 5 (552)	Vztahuje se i na palubní složky.	čl. 9 + příl. I bod 1.c.2 a příl. IV bod 5.a	Zahrnuje letovou způsobilost a vhodnost k použití.	☺	☺
Kolektivní dozor	čl. 2	Uzavírání ujednání	čl. 10 odst. 2	Okamžitá	☹	☺

<sup>52</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady 549/2004, 550/2004, 551/2004 a 552/2004.

	odst. 4 (550)	případ od případu = riziko nedostatečné komplexnosti či jednotnosti.		použitelnost v celé EU.		
Výměna informací (zjištění)	čl. 2 odst. 4 (550)	Uzavírání ujednání případ od případu.	čl. 10 odst. 4	Okamžitá použitelnost v celé EU.	☹	☺
Kontrola souladu osvědčení ze strany EK	čl. 18 odst. 1	Omezená.	čl. 11 odst. 2	Možná.	☹	☺
Bezpečnostní opatření	čl. 9 a 13 (549)	Pouze sankce a bezpečnostní opatření; v základních předpisech chybí zmínka o příkazech k zajištění bezpečnosti.	čl. 14 odst. 1	Je možná okamžitá reakce.	☹	☺
Pružnost prováděcích pravidel	čl. 8 (549)	Znění právního předpisu se omezuje na vypracování pravidel, nezmiňuje se o jejich pružnosti.	čl. 14 odst. 6	Jasná hierarchie pravidel a jasné postupy pro dosažení rovnocenné úrovně bezpečnosti pomocí prostředků odlišných od prováděcích pravidel.	☹	☺
Informační síť (pro oblast bezpečnosti)	čl. 18 (552)	Důraz na důvěrnost, ne na výměnu informací o bezpečnosti - v rozporu se zásadami pro bezpečnost obsaženými ve směrnici 2003/42/ES.	čl. 15 odst. 1	Povinná výměna informací o bezpečnosti mezi státy, EK, agenturou EASA a orgány AIB – v souladu se směrnicí 2003/42/ES.	☹	☺
Výroční zpráva o bezpečnosti	čl. 11 odst. 1 písm. d) (549)	Ověřování výkonnosti se týká pouze ATM – bez celkového systémového pohledu.	čl. 15 odst. 4	Celá EU + všechny oblasti.	☹	☺
Ochrana osob dobrovolně poskytujících informace	žádný	Není zmíněna.	čl. 16 odst. 1	Výslovně stanovena.	☹	☺
Ochrana před šikanou (mobbingem)	žádný	Není zmíněna.	čl. 16 odst. 3	Výslovně stanovena.	☹	☺
Nezávazná pravidla (specifikace Společenství)	čl. 4 (549)	Těžkopádný postup.	čl. 18 písm. c)	Jednodušší postup (tj. možnost rychleji reagovat na vznikající bezpečnostní potřeby)	☹	☺
Osvědčování letadel třetích zemí	čl. 5 (549)	Týká se pouze avioniky před její instalací na palubě.	čl. 23 odst. 1 písm. b)	Formální povolovací proces.	☹	☺

Normalizační inspekce	čl. 9 (2096)	Pouze na úrovni prováděcích pravidel. Nejsou možné inspekce podniků. Žádné požadavky na způsobilost auditorů.	čl. 24 odst. 1	Inspekce v členských státech jsou povinné a zahrnují také šetření regulovaných podniků.	☹	☺
Sankce pro celoevropské poskytovatele	čl. 9 (549)	Nejasné postupy v případě, že k porušení dojde v jiném státě než státě certifikace.	čl. 25 odst. 1	Správní pokuty ukládá Komise na žádost agentury EASA.	☹	☺
Mimosmluvní odpovědnost	žádný	Žádná ustanovení o odpovědnosti organizace EUROCONTROL či auditorů podílejících se na "vzájemném hodnocení".	čl. 31 odst. 3	EASA a její zaměstnanci mají plnou zákonnou odpovědnost za své jednání.	☹	☺
Spolupráce mezi NSA	čl. 2 odst. 3 (550)	Jen na základě dvou- či mnohostranných dohod, což může vést k nejednotnosti.	čl. 38 odst. 3 písm. c)	Jednoduchý postup.	☹	☺
Proces konzultací a písemné odpovědi	čl. 8 odst. 1 (549)	Prostřednictvím opatření organizace EUROCONTROL, která nemusejí být veřejná.	čl. 52 odst. 1 písm. c)	Právní předpisy ukládají úcast odvětví a otevřené veřejné konzultace.	☹	☺
Podpora EK v případech porušení	čl. 9 (2096)	Chybí jasná vazba s povinnostmi EK sledovat používání práva Společenství.	čl. 54 odst. 1	Jasný postup hlášení inspekčních zjištění EK.	☹	☺
Pravidla pro ATCO	čl. 5 (550)	Směrnice 23/2006 = vyžaduje čas pro provedení + přetrvává možnost nejednotnosti.	prováděcí pravidla	Okamžitá jednotná použitelnost.	☹	☺
„Horizontální“ pravidla pro orgány	žádný	Působnost SES omezena na ATM/ANS.	oddíl B prováděcích pravidel EASA	Stanovena ve všech oblastech letectví pro účely vzájemného uznávání.	☹	☺
„Horizontální“ pravidla pro systém řízení	žádný	Mohou existovat různá pravidla pro různé oblasti, což systém řízení znejasňuje nebo prodražuje.	připravovaná prováděcí pravidla	Jeden soubor pravidel použitelný ve všech oblastech s cílem snížit regulační zátěž a zavést jeden proces certifikace pro několik druhů činností.	☹	☺

**Tabulka 16: Srovnání možností 0A, 0B a 0C z hlediska bezpečnosti**

Z výše uvedené tabulky je patrné, že základní nařízení obsahuje komplexní soubor „horizontálních“ ustanovení pro bezpečnost letectví. Zařazením oblasti ATM/ANS do tohoto rámce bude především zajištěn celkový systémový přístup k bezpečnosti civilního letectví.

To pak umožní zjišťovat a zmírňovat rizika související se styčnými místy mezi různými aktéry, protože bezpečnosti nelze dosáhnout pouze prostřednictvím dalších neinformovaných kroků jednotlivých aktérů. Předpokládá se rovněž, že začlenění všech postupů regulace bezpečnosti do jednoho systému umožní zjednodušit proces certifikace u provozovatelů působících současně v několika oblastech letectví.

Naproti tomu rámec SES, který byl vytvořen s cílem zvýšit kapacitu a efektivitu ATM/ANS, je z hlediska regulace bezpečnosti rozvinut méně. Navíc by začlenění úlohy agentury do tohoto rámce nutilo provozovatele působící v několika oblastech, aby se řídili různými soubory právních předpisů, tj. aby část dostupného výkonu v systému řízení odklonili směrem k úkolům bez zásadního významu pro bezpečnost.

Závěrem je možné uplatněním metodiky uvedené v bodě 2.1.2 (kde se pro bezpečnostní dopady používá váha 3) a po výběru příslušných ukazatelů výsledků souvisejících se specifickými cíli podle bodu 2.4.5 přiřadit bezpečnostním dopadům uvedených tří možností bodové hodnocení způsobem provedeným v následující tabulce.



Specifické cíle / ukazatele výsledků	Bodové hodnocení možnosti		
	0A	0B	0C
<b>Úloha EASA:</b>	<b>není rozšířena na ATM/ANS</b>	<b>základní nařízení EASA</b>	<b>EASA v rámci SES</b>
Regulace bezpečnosti jasně oddělena od jiných forem regulace	0	3	1
Používání postupu EASA při tvorbě pravidel (v případě ATM/ANS)	-3	3	3
Normalizační inspekce u ATM/ANS	1	3	2
ATM/ANS v rámci EASA pro regulaci bezpečnosti	-3	3	1
Horizontální pravidla pro systémy řízení	-3	3	-1
Jasně oddělení úloh mezi orgány a poskytovateli služeb	přímo nesouvisí s právním předpisem		
Základ pro certifikaci poskytovatelů působících ve 4 nebo více státech	-3	3	2
Zjednodušení (ale jednotná pravidla) v případě AFIS a řízení odbavovací plochy	posouzeno v bodě 2.10		
Posouzení dopadu u každého navrhovaného pravidla	1	3	2
Styk s ostatními formami regulace	-1	3	2
Ujednání mezi orgány pro racionální využívání zdrojů	-2	3	3
Soudržný proces dohledu nad všemi funkcemi ACC	přímo nesouvisí s právním předpisem		
<b>SOUČET</b>	<b>-13</b>	<b>27</b>	<b>15</b>
<b>PRŮMĚRNÉ HODNOCENÍ (□/9 kvantifikovaných parametrů)</b>	<b>-1,44</b>	<b>3</b>	<b>1,67</b>
<b>VÁŽENÝ PRŮMĚR (počet bodů x váha 3 u bezpečnosti)</b>	<b>-4,32</b>	<b>9</b>	<b>5,01</b>

**Tabulka 17: Bodové hodnocení bezpečnostních dopadů rozšíření působnosti právních předpisů EU**

#### 2.6.4 Hospodářské dopady

V tomto oddíle jsou náklady agentury hodnoceny takto: Celkové náklady na pracovníky agentury (platy + administrativa, bez cestovních nákladů) v roce 2008 činí přibližně 43,8 mil. EUR při průměrném počtu 338 pracovníků. Náklady na **1 FTE v agentuře EASA** tudíž činí kolem 130 tis. EUR za rok, při zahrnutí dočasných zaměstnanců v platových třídách B i smluvních a pomocných zaměstnanců. Ovšem personál, který má význam z hlediska tohoto posouzení dopadu, sestává převážně z dočasných zaměstnanců ve třídách A. V jejich případě jsou odhadované náklady o 15 % vyšší (tj. **150 tis. EUR za rok**). V jednom kalendářním roce (365 dní) je 52 sobot a stejný počet nedělí, přičemž je třeba počítat také s přibližně 30 dny dovolené a 16 státními svátky. Na pracovní činnost tedy zbývá  $365 - 104 - 30 - 16 = 215$  dní. Odečteme-li ještě 5 dní na pracovní neschopnost a nepřítomnost z jiných důvodů, zůstává čistý počet **210 dní za rok**. Za předpokladu 7,5 pracovní hodiny za den to představuje **1 575 pracovních hodin za rok**. Předpokládá se, že **asi 20 % tohoto času je věnováno běžným činnostem**, plánování, práci na zprávách a dalším administrativním úkolům, takže „zúčtovatelných“ je **asi 1 260 hodin**. **Náklady na zúčtovatelnou hodinu** pracovníka agentury tedy činí zhruba **120 EUR** ( $150\,000/1\,260$ ). **Cestovní náklady** se odhadují ve výši kolem **25 EUR za hodinu**, protože normalizační inspekce musejí probíhat na celém kontinentu, včetně jeho okrajových částí. **Toto posouzení dopadu proto vychází z předpokladu, že celkové náklady na zúčtovatelnou hodinu pracovníka agentury činí přibližně 145 EUR (včetně cestovních výdajů).**

Závěrem se tedy jak v tomto bodě, tak v celém posouzení dopadu **předpokládá, že 1 FTE** pracovníka agentury **představuje**:

- průměrné roční náklady 150 000 EUR,
- **210 pracovních dní** a 1 260 zúčtovatelných hodin v hodnotě 120 EUR,
- cestovní náklady ohodnocené na 25 EUR za hodinu.

#### 2.6.4.1 Normalizační inspekce prováděné agenturou

K rozšíření normalizačních inspekcí agentury na oblast ATM a ANS 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 obvykle trvají pět dní a provádí je skupina tří auditorů specializovaných na ATM/ANS z agentury nebo z NSA<sup>53</sup>. 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 u jednoho příslušného orgánu během dvouletého plánovacího období zapotřebí asi (120 x 0,55 =) 66 pracovních hodin za rok.**

Ovšem podle nařízení (ES) č. 736/2006 se auditori plní úkoly agentury podílejí na přípravě a úpravách auditních protokolů a dotazníků. Kromě toho budou muset připravovat plány auditů, koordinovat inspekční návštěvy a připravovat je, podávat zprávy o výsledcích a sledovat plnění případných plánů nápravných opatření. Proto se odhaduje, že počet potřebných pracovních hodin, které agentura ročně vynaloží na normalizaci jednoho příslušného orgánu ve velmi složité oblasti ATM/ANS, bude v průměru přinejmenším pětkrát vyšší než uvedených 66 hodin (k jednomu týdnu vlastní návštěvy přibudou čtyři týdny související úřední práce).

To znamená, že **agentura vynaloží ročně v průměru 66 x 5 = 330 hodin na normalizaci jednoho příslušného orgánu v oblasti ATM/ANS**, počítáme-li vlastní návštěvu a příslušnou úřední práci před návštěvou a po ní.

V bodě 2.6.2.1 byl počet orgánů, jichž se inspekce týkají, odhadnut na 30, což znamená, že normalizační inspekce budou pro agenturu představovat celkovou roční zátěž ve výši:

- 330 hodin x 30 orgánů = přibližně 9 900 zúčtovatelných hodin za rok,
- vydělíme-li tento počet 1 260, znamená to **zhruba 8 FTE na normalizační činnosti**,
- takový počet inspektorů si vyžádá **jednoho dalšího vedoucího sekce a jednoho asistenta, čímž se počet FTE zvýší na 10** v souladu se schváleným plánem pracovních míst agentury,
- vynásobíme-li tento počet částkou 150 000 EUR/FTE, která platí pro nejnákladnější případ, tj. využití pouze pracovníků agentury, dostaneme **odhadované celkové náklady agentury ve výši kolem 1 500 000 EUR za rok.**

Normalizační inspekce znamenají práci i pro kontrolované orgány. Předpokládá se ovšem, že:

<sup>53</sup> Podle čl. 6 odst. 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 jednoho nebo dva členy mohou poskytnout členské státy. Toto ustanovení lze snadno upravit postupem projednání ve výborech, aby byla umožněna účast pracovníků organizace EUROCONTROL, kteří se dříve podíleli na programu ESIMS.

- orgány již jsou předmětem „vzájemných hodnocení“ na základě článku 9 nařízení Komise (ES) č. 2096/2005 („společné požadavky“), takže možnost 0B ani 0C nebude představovat **žádnou dodatečnou ekonomickou zátěž pro orgány, které budou předmětem inspekce**, protože inspekce agentury samozřejmě nahradí uvedená vzájemná hodnocení,
- **orgány budou poskytovat auditory na podporu EK pro účely „vzájemných hodnocení“** zhruba na 6 930 hodin ročně, což pro ně po vynásobení částkou 110 EUR za hodinu znamená **úspory ve výši přibližně 762 300 EUR za rok**,
- inspekční návštěvy programu ESIMS organizace EUROCONTROL, které probíhají souběžně se „vzájemnými hodnoceními“, mají víceméně stejnou pracovní náročnost, jaká se odhaduje pro inspekce agentury. Vydeme-li ze stejných předpokladů jako u EASA, včetně stejných nákladů práce, znamená to pro EUROCONTROL náklady ve výši asi **1 500 000 EUR za rok** a tato částka může být ušetřena, až bude normalizační inspekce provádět agentura.

Z toho lze vyvodit **závěr, že rozdíl v nákladech** (ve srovnání s možností 0A) **daný rozšířením normalizačních inspekcí agentury na oblast ATM/ANS podle možnosti 0B nebo 0C** lze odhadnout způsobem uvedeným v tabulce 18 (s přihlédnutím k tomu, že poskytovatelé služeb se na této činnosti možná nebudou přímo podílet).

Parametr	Agentura	30 příslušných orgánů celkem	EUROCONTROL	CELKEM
FTE	10	-8	-10	<b>-8</b>
Částka v tis. EUR	1 500	-762	-1 500	<b>-762</b>

**Tabulka 18: Odhad nákladů na normalizační inspekce v oblasti ATM/ANS**

#### 2.6.4.2 „Horizontální“ regulace systému řízení bezpečnosti a řízení kvality

V bodě 2.6.2.6 **je odhadnuto, že 162 subjektů poskytuje služby v několika oblastech letectví** (např. ANSP, kteří provádějí rovněž letecké práce, provozovatelé letišť, kteří poskytují také některé služby ATM nebo ANS, či technické organizace poskytující také ATM/ANS). Některé z těchto subjektů jsou malými nebo středními podniky. V případě možnosti 0A však vinou rozdrobeného rámce přesto musejí:

- seznamovat se se dvěma různými soubory regulačních předpisů na poli letecké bezpečnosti,
- školit své pracovníky podílející se na řízení bezpečnosti pro oba soubory předpisů,
- popřípadě přizpůsobit své systémy řízení různým (a potenciálně protichůdným) požadavkům nebo vytvořit samostatný systém řízení bezpečnosti pro každou oblast činnosti.

Přitom se předpokládá, že výše uvedená rozdrobenost by v průměru mohla vést ke **zbytečnému využití přinejmenším 0,5 FTE na subjekt a rok**. Tento velice konzervativní odhad vychází z výše uvedené skutečnosti, že značná část těchto subjektů jsou malé a střední podniky. Na druhé straně pro malý či střední podnik není ani 0,5 FTE zanedbatelné množství.

Dále se předpokládá, že náklady práce jsou u těchto subjektů v průměru stejné jako u orgánů, a náklady na **1 FTE tedy u nich činí 138 600 EUR (1 260 zúčtovatelných hodin x 110 EUR na hodinu)**.

Pokud by byla zvolena možnost 0A, „zbytečným“ nákladům na 0,5 FTE na jeden subjekt by se nezabránilo. To by z hlediska „zbytečné“ práce celkem představovalo  $0,5 \times 162 = 81$  FTE, v peněžním vyjádření pak  $81 \times 138\,600 \text{ EUR} = \mathbf{11,227 \text{ mil. EUR za rok}}$ .

U možnosti 0B se připravují „horizontální“ prováděcí pravidla pro integrované systémy řízení. Přestože některé dílčí části těchto pravidel budou specifické pro jednotlivé oblasti,

celkově bude existovat jeden právní předpis, založený na jedné celkové koncepci. To znamená, že výše uvedené „zbytečné náklady“ bude ve srovnání s dnešním stavem možné zcela odstranit.

Konečně v případě možnosti 0C by sice bylo možné dosáhnout určitých úspor, ale v posledku by se na řízení bezpečnosti ATM/ANS s největší pravděpodobností vztahovala jiná pravidla než na ostatní oblasti letectví. Proto se předpokládá, že v tomto případě by dosažené úspory mohly být přibližně o polovinu nižší, tj. **5,613 mil. EUR za rok.**

**Závěrem lze říci, že poskytovatelům služeb ATM/ANS nevzniknou žádné dodatečné náklady v důsledku rozšíření působnosti agentury do oblasti jejich činnosti.** Bude naopak dosaženo úspor, jejichž odhad je uveden v tabulce níže.

Parametr	MOŽNOST		
	0A	0B	0C
	působnost není rozšířena na ATM/ANS	základní nařízení EASA	EASA v rámci SES
FTE	0	-81	-40,5
Částka v tis. EUR	0	-11 227	-5 613

**Tabulka 19: Odhad úspor u ANSP**

#### 2.6.4.3 Dohled nad organizacemi provádějícími údržbu

V bodě 2.6.2.4 jsou uvedeny tři organizace, které v oblasti ATM/ANS zajišťují údržbu se zásadním významem pro bezpečnost. Podle regulačního rámce SES na ně v současnosti nedohlížejí příslušné orgány, nýbrž certifikovaní poskytovatelé služeb, pro které na smluvním základě pracují.

U možností 0A a 0C by uvedený stav přetrvával s těmito následky:

- méně formalizované postupy dohledu nad bezpečností, které sice představují menší administrativní zátěž, ale mohou být horší z hlediska právní jistoty a možnosti odhadnout rozsah potřebné práce,
- nutnost uzavírat ujednání mezi dvěma nebo více ANSP, aby se zamezilo zdvojení auditů v případě, že tito poskytovatelé chtějí v oblasti údržby využívat služeb stejných organizací,
- problém uvedený v předchozí odrážce by mohl představovat též překážku při budování vnitřního trhu.

Bylo by možné vypočítat řadu dalších aspektů, ale celkově se má za to, že u této konkrétní otázky by byl objektivní odhad hospodářských dopadů velice obtížný a nebyl by úměrný velmi malému počtu dotčených subjektů (tj. nanejvýš tři certifikované organizace). U možností 0A a 0C by některé faktory mohly vést k úsporám, ale jiné by jistě mohly vést ke zvýšení nákladů. To se týká například opakování dohledových činností v případě, že má organizace provádějící údržbu několik zákazníků. Z toho důvodu by možnost 0B mohla být nejlevnější, i když v tomto posouzení dopadu nejsou její hospodářské dopady podrobně odhadovány.

#### 2.6.4.4 Ověřování shody u avioniky v letadlech třetích zemí

Podle článku 12 základního nařízení může agentura uznávat osvědčení vydaná leteckými orgány třetích zemí podle příslušných dohod mezi Společenstvím a danou zemí. To se týká avioniky, ale také vybavenosti avionikou s přihlédnutím k předpisům pro letový provoz a k pravidlům létání. Uvedená možnost zahrnuje také vhodnost k zamýšlenému použití za všech předvídatelných provozních podmínek. Pokud dohoda o vzájemném uznávání nebyla

uzavřena, agentura před vydáním oprávnění, které provozovatelé z třetích zemí potřebují pro vstup do vzdušného prostoru EU, prověří všechny významné aspekty.

V případě, že by byla úloha agentury v oblasti ATM/ANS začleněna do právního rámce SES, používala by se tato ustanovení:

- článek 7 nařízení (ES) č. 549/2004, který nečlenským státům EU umožňuje uzavírat dohody o záležitostech SES. Tento článek se však nezabývá požadavky na vybavenost a nepředstavuje vhodný právní základ pro osvobození od certifikačních požadavků obsažených v základním nařízení,
- článek 5 nařízení (ES) č. 552/2004, který výrobcům ukládá povinnost podepisovat prohlášení o shodě u palubních „složek“, což zahrnuje skříň s avioniku, ale nikoli její bezpečnost a výkonnost po instalaci na palubě.

Bezpečnostní dopady stavu popsaného v tomto bodě již byly odhadnuty v bodě 2.6.3. Z hospodářského hlediska lze podotknout, že rámec SES by mohl postrádat právní jasnost a případně by mohl obsahovat určité mezery. Zaplnění těchto mezer a vyjasnění příslušných otázek by si pochopitelně vyžádalo určitý objem práce, který však nelze kvantifikovat na základě žádných realistických předpokladů. **Hospodářské dopady možnosti OA i možnosti OC lze tedy pouze považovat za záporné.** Naproti tomu možnost OB nevede k žádným dodatečným nákladům.

#### 2.6.4.5 Náklady spojené se škodami

V současnosti neexistují žádné spolehlivé nástroje k přesnému vyhodnocení kvantitativních vlivů nových legislativních opatření na bezpečnost, takže vypracovat v této souvislosti přesné hospodářské odhady je velmi obtížné.

Nicméně v bodě 2.6.3 je obsažen závěr, že zatímco možnost OA má ve vztahu k budoucím výzvám nepříznivý bezpečnostní dopad, zbývající dvě možnosti OB a OC mají na bezpečnost dopad příznivý, přičemž u možnosti OB je dopad téměř dvakrát lepší než u možnosti OC. Kromě toho je v bodě 2.3.1.8 uvedeno, že náklady leteckých nehod a incidentů přímo či nepřímo souvisejících s faktory ATM/ANS v zemích EU 27+4 dosahují 680 mil. EUR, tj. 680 000 000 EUR za rok.

Předpokládá se tedy, že **možnost OA** by rozhodně nevedla k žádným bezpečnostním přínosům ve vztahu k budoucím výzvám, což znamená **nulové úspory v peněžním vyjádření**. Na druhé straně přestože v rámci posouzení bezpečnosti dosáhla možnost OB vyššího bodového hodnocení než možnost OC, podle velmi opatrného odhadu 1procentního zlepšení vyplývajícího z **možností OB i OC** bude u kterékoli z nich dosaženo přínosu v podobě **zabránění škodám ve výši nanejvýš 6,8 mil. EUR za rok**.

#### 2.6.4.6 Bezpečnostní analýzy a tvorba pravidel prováděné agenturou

Pravomoc Společenství je již založena rámcem SES, takže se předpokládá, že žádná z možností nepovede ke změnám, které by v oblasti tvorby pravidel a bezpečnostních analýz ovlivnily příslušné orgány nebo zainteresované strany z leteckého odvětví.

Předpokládá se, že **agentura bude na tvorbu pravidel v oblasti ATM/ANS potřebovat 9 FTE (1 vedoucí + 7 administrátorů + 1 asistent). Dále se za nutné považují dva další FTE na podporu tvorby pravidel. Příslušní pracovníci budou provádět potřebné analýzy údajů o bezpečnosti a bezpečnostní výzkum.**

**Na základě vyhodnocení bude tedy agentura potřebovat dodatečné zdroje ve formě 11 FTE = 1 650 000 EUR za rok (bez služebních cest, skupin a studií) jak u možnosti OB, tak u možnosti OC.**

Předpokládá se, že ať bude zvolena možnost OB nebo OC, bude EUROCONTROL nadále poskytovat podporu EK u aspektů SES nesouvisejících s regulací bezpečnosti. Proto se nepočítá s tím, že by EUROCONTROL mohl ušetřit nějaké FTE, i když by část personálu,

který v současnosti pracuje v oddělení regulace bezpečnosti (SRU) na tvorbě pravidel, mohla být přeřazena na jiné úkoly.

#### 2.6.4.7 Souhrn hospodářských dopadů

**Rozpočet agentury** bude muset u možností 0B i 0C počítat přibližně s **21 dodatečnými FTE** (10 na normalizační inspekce + 9 na tvorbu pravidel + 2 na bezpečnostní analýzy). Vyjdeme-li z nákladů 150 000 EUR/FTE, znamená to přímé **roční náklady pro agenturu ve výši 3,15 mil. EUR** bez nákladů na služební cesty, skupiny a studie, které jsou již součástí současného systému.

Pokud jde o hospodářské dopady na zainteresované strany, byla s přihlédnutím k závěrům obsaženým v předchozích podbodech sestavena následující souhrnná tabulka, v níž jsou porovnány hospodářské dopady zvažovaných tří možností.

Odhad nákladů v závislosti na právním rámci	Tisíce EUR za rok		
	0A	0B	0C
	působnost není rozšířena na ATM/ANS	základní nařízení EASA	EASA v rámci SES
Normalizační inspekce agentury EASA	0	-762	-762
„Horizontální“ pravidla pro systémy řízení	0	-11 227	-5 613
Dohled nad organizacemi provádějícími údržbu	0	0	0
Shoda avioniky v letadlech třetích zemí	nekvantifikovatelný záporný dopad	0	nekvantifikovatelný záporný dopad
Škody, kterým bude zabráněno	0	-6 800	-6 800
Společná pravidla	0	1 650	1 650
<b>SOUČET</b>	<b>0</b>	<b>-17 139</b>	<b>-11 525</b>

**Tabulka 20: Souhrn hospodářských dopadů v závislosti na zvoleném právním řešení**

Z této tabulky je patrné, že **i když možnosti 0B i 0C znamenají větší náklady pro agenturu, vedou k ekonomickým přínosům pro letectví jako celek, a to ve výši přibližně 11 mil. EUR za rok u možnosti 0C a kolem 17 mil. EUR u možnosti 0B.**

V následující tabulce jsou finanční údaje z tabulky 20 převedeny na bodové hodnocení.

Specifické cíle / ukazatele výsledků	Bodové hodnocení možností		
	0A	0B	0C
<b>Úloha EASA:</b>	<b>není rozšířena na ATM/ANS</b>	<b>základní nařízení EASA</b>	<b>EASA v rámci SES</b>
Regulace bezpečnosti jasně oddělena od jiných forem regulace	nemá hospodářský význam		
Používání postupu EASA při tvorbě pravidel (v případě ATM/ANS)	0	-2	-2
Normalizační inspekce u ATM/ANS	-2	2	2
ATM/ANS v rámci EASA pro regulaci bezpečnosti	-3	3	2
Horizontální pravidla pro systémy řízení	0	3	2
Jasně oddělení úloh mezi orgány a poskytovateli služeb	nemá hospodářský význam		
Základ pro certifikaci poskytovatelů působících ve 4 nebo více státech	posouzeno v bodě 2.11		
Zjednodušení (ale jednotná pravidla) v případě AFIS a řízení odbavovací plochy	posouzeno v bodě 2.10		
Posouzení dopadu u každého navrhovaného pravidla	0	0	0
Styk s ostatními formami regulace	nemá hospodářský význam		
Ujednání mezi orgány pro racionální využívání zdrojů	posouzeno v bodě 2.11		
Soudržný proces dohledu nad všemi funkcemi ACC	přímo nesouvisí s právním předpisem		
<b>SOUČET</b>	<b>-5</b>	<b>6</b>	<b>4</b>
<b>PRŮMĚRNÉ HODNOCENÍ (□/5 kvantifikovaných parametrů)</b>	<b>-1</b>	<b>1,2</b>	<b>0,8</b>
<b>VÁŽENÉ HODNOCENÍ (počet bodů x váha 2 u hospodářských dopadů)</b>	<b>-2</b>	<b>2,4</b>	<b>1,6</b>

**Tabulka 21: Bodové hodnocení hospodářských dopadů možností 0A, 0B a 0C**

#### 2.6.5 Dopady na životní prostředí

Zvažovaný návrh právního předpisu není v žádném ohledu zaměřen na budování nové infrastruktury ani na zmírnění předpisů na ochranu životního prostředí. Vliv každé ze tří zvažovaných možností na životní prostředí je tedy třeba považovat za neutrální.

#### 2.6.6 Sociální dopady

##### 2.6.6.1 Příslušné orgány

Na základě údajů použitých pro hospodářské posouzení v bodě 2.6.4 je možné předpokládat tyto hlavní dopady:

- celkem 8 FTE bude ušetřeno ve 30 příslušných orgánech, které již nebudou poskytovat auditory pro účely vzájemných hodnocení,
- to je v průměru méně než 0,3 FTE na jeden orgán,
- vzhledem k tomu, že se řada odborníků shoduje, že kapacita orgánů pro účely certifikace a dohledu v oblasti ATM/ANS je sotva dostatečná, ne-li nedostatečná, lze toto minimální snížení počtu FTE snadno využít k přeřazení pracovníků na podobné úkoly ve stejné organizaci.

Z toho vyplývá, že sociální dopady na orgány budou zanedbatelné u kterékoli ze tří zvažovaných možností.

### 2.6.6.2 Letecké odvětví

V bodě 2.6.4.2 je odhadnuto, že možnost 0B umožňuje v každém ze 162 dotčených subjektů uspořit 0,5 FTE. Ze sociálního hlediska je 0,5 FTE na podnik množství, které lze snadno absorbovat, takže sociální dopady jsou i v tomto případě okrajové.

U možnosti 0C jsou sociální dopady poloviční.

### 2.6.6.3 EUROCONTROL a agentura

V oblasti bezpečnosti letectví mohou být orgány příslušné pro ATM/ANS vedle návštěv programu USOAP organizace ICAO předmětem celkem tří různých druhů auditů:

- program ESIMS organizace EUROCONTROL,
- „vzájemná hodnocení“ v rámci SES,
- normalizační inspekce agentury EASA v oblasti ATM/ANS.

Takovéto opakování víceméně totožných auditů zjevně není ani potřebné ani žádoucí. Proto se v bodě 2.6.4.1 počítá s tím, že v zájmu odstranění duplicity inspekcí bude program ESIMS organizace EUROCONTROL pro země EU 27+4 ukončen. **To povede ke ztrátě 10 FTE**, především v oddělení SRU.

Ovšem během přechodného období, kdy bude přebírat nové pravomoci, bude agentura postrádat dostatečný počet kvalifikovaných odborníků. Uvedených 10 FTE tudíž může být snadno využito agenturou k provádění normalizačních inspekcí. Tímto způsobem by bylo možné sociální dopady na EUROCONTROL snížit na minimum.

V bodě 2.6.4.7 je rovněž uvedeno, že v agentuře bude postupně vytvořeno přibližně 21 nových pracovních míst.



### 2.6.6.4 Souhrn sociálních dopadů

V následující tabulce jsou úvahy z předchozích bodů převedeny na bodové hodnocení příslušných ukazatelů výsledků.

Specifické cíle / ukazatele výsledků	Bodové hodnocení možností		
	0A	0B	0C
<b>Úloha EASA:</b>	<b>není rozšířena na ATM/ANS</b>	<b>základní nařízení EASA</b>	<b>EASA v rámci SES</b>
Regulace bezpečnosti jasně oddělena od jiných forem regulace	přímo nesouvisí s právním předpisem		
Používání postupu EASA při tvorbě pravidel (v případě ATM/ANS)	0	0	0
Normalizační inspekce u ATM/ANS	0	2	3
ATM/ANS v rámci EASA pro regulaci bezpečnosti	přímo nesouvisí s právním předpisem		
Horizontální pravidla pro systémy řízení	přímo nesouvisí s právním předpisem		
Jasně oddělení úloh mezi orgány a poskytovateli služeb	přímo nesouvisí s právním předpisem		
Základ pro certifikaci poskytovatelů působících ve 4 nebo více státech	přímo nesouvisí s právním předpisem		
Zjednodušení (ale jednotná pravidla) v případě AFIS a řízení odbavovací plochy	přímo nesouvisí s právním předpisem		
Posouzení dopadu u každého navrhovaného pravidla	přímo nesouvisí s právním předpisem		
Styk s ostatními formami regulace	přímo nesouvisí s právním předpisem		
Ujednání mezi orgány pro racionální využívání zdrojů	přímo nesouvisí s právním předpisem		
Soudržný proces dohledu nad všemi funkcemi ACC	přímo nesouvisí s právním předpisem		
<b>SOUČET</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>PRŮMĚRNÉ HODNOCENÍ (□/2 kvantifikované parametry)</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1,5</b>
<b>VÁŽENÉ HODNOCENÍ (počet bodů x váha 2 u sociálních dopadů)</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>3</b>

**Tabulka 22: Bodové hodnocení sociálních dopadů souvisejících s možnostmi 0A, 0B a 0C**

### 2.6.7 Dopady na další požadavky Společenství mimo současnou působnost EASA

#### 2.6.7.1 „Nový přístup“

„Nový přístup“ k normalizaci a bezpečnosti průmyslových výrobků, který byl zaveden usnesením Rady<sup>54</sup> v roce 1985, sestává ze čtyř základních zásad:

- legislativní zásahy se omezují na základní požadavky (ZP),

<sup>54</sup> Usnesení Rady ze dne 7. května 1985 o novém přístupu k technické harmonizaci a normám (Úř. věst. C 136, 4.6.1985, s. 1).

- přijímání technických pravidel je svěřeno organizacím s dostatečnou odborností a způsobilostí,
- specifikace Společenství (nebo certifikační specifikace) (CS) nejsou právně závazné,
- možnost alternativních přijatelných prostředků prokazování shody (AMC).

„Systém“ EASA je nejen plně v souladu s tímto „novým přístupem“, pokud jde o výrobky, ale uplatňuje jeho zásady také u služeb se zásadním významem pro bezpečnost.

Naopak v rámci SES neexistují žádné základní požadavky pro služby (pouze pro systémy – v příloze nařízení (ES) č. 552/2004), přičemž technické podrobnosti jsou v některých případech obsaženy v závazných prováděcích pravidlech.

**„Nový přístup“ kromě toho obsahuje deset hlavních prvků. Prvním z nich přitom je nutnost vyvarovat se růstu počtu právních ustanovení z různých zdrojů. S tím jsou možnosti OA a OC zjevně v rozporu, kdežto možnost OB plně v souladu.**

#### 2.6.7.2 Vydávání licencí leteckým dopravcům

V článku 9 nařízení Rady (ES) č. 2407/92<sup>55</sup> je jasně uvedeno, že vydání a platnost provozní licence leteckého dopravce neustále závisí na vlastnictví platného osvědčení provozovatele letecké dopravy (AOC), které stanoví činnosti pokryté provozní licencí a je v souladu s příslušnými bezpečnostními kritérii. Bezpečnostní kritéria jsou tedy v současnosti stanovena v základním nařízení, zatímco výše uvedené nařízení Rady obsahuje všechny ostatní aspekty související s obchodní činností (obchodní plán, finanční stabilita, pojištění atd.).

U možností OA a OC by byly zásady SES zachovány, a tak i když jsou procesy „certifikace“ (vydávání osvědčení) a „určení“ v rámci SES odlišné, certifikace zahrnuje také uvedené ekonomické a obchodní aspekty, kdežto určení není definováno na úrovni Společenství.

**Možnost OB povede k lepšímu oddělení těchto dvou záležitostí, což je v souladu s doporučeními HLG a s přístupem, který se již uplatňuje v jiných oblastech letectví.**

---

<sup>55</sup> Nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům (*Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 1*).

### 2.6.7.3 Souhrn dopadů na další požadavky Společenství

V následující tabulce jsou úvahy z předchozích bodů převedeny na bodové hodnocení příslušných ukazatelů výsledků.

Specifické cíle / ukazatele výsledků	Bodové hodnocení možností		
	0A	0B	0C
<b>Úloha EASA:</b>	<b>není rozšířena na ATM/ANS</b>	<b>základní nařízení EASA</b>	<b>EASA v rámci SES</b>
Regulace bezpečnosti jasně oddělena od jiných forem regulace	v této souvislosti nemá význam		
Používání postupu EASA při tvorbě pravidel (v případě ATM/ANS)	v této souvislosti nemá význam		
Normalizační inspekce u ATM/ANS	v této souvislosti nemá význam		
ATM/ANS v rámci EASA pro regulaci bezpečnosti	v této souvislosti nemá význam		
Horizontální pravidla pro systémy řízení	-3	3	-2
Jasně oddělení úloh mezi orgány a poskytovateli služeb	v této souvislosti nemá význam		
Základ pro certifikaci poskytovatelů působících ve 4 nebo více státech	v této souvislosti nemá význam		
Zjednodušení (ale jednotná pravidla) v případě AFIS a řízení odbavovací plochy	v této souvislosti nemá význam		
Posouzení dopadu u každého navrhovaného pravidla	v této souvislosti nemá význam		
Styk s ostatními formami regulace	-3	3	1
Ujednání mezi orgány pro racionální využívání zdrojů	v této souvislosti nemá význam		
Soudržný proces dohledu nad všemi funkcemi ACC	v této souvislosti nemá význam		
<b>SOUČET</b>	<b>-6</b>	<b>6</b>	<b>-1</b>
<b>PRŮMĚRNÉ HODNOCENÍ (□/2 kvantifikované parametry)</b>	<b>-3</b>	<b>3</b>	<b>-0,5</b>
<b>VÁŽENÉ HODNOCENÍ (počet bodů x váha 1 u vztahů s ostatními předpisy)</b>	<b>-3</b>	<b>3</b>	<b>-0,5</b>

**Tabulka 23: Srovnání možností 0A, 0B a 0C ve vztahu k dalším právním předpisům Společenství**

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

Na základě metodiky popsané v bodě 2.1.2 je bodové hodnocení jednotlivých možností uvedeno v této matici MCA:

Vážené bodové hodnocení možností týkajících se právního rámce		0A	0B	0C
typ dopadu	váha	působnost není rozšířena na ATM/ANS	základní nařízení EASA	EASA v rámci SES
Bezpečnost	3	-4,32	9	5,01
Hospodářské hledisko	2	-2	2,4	1,6
Životní prostředí	3	0	0	0
Sociální oblast	2	0	2	3
Ostatní předpisy EU	1	-3	3	-0,5
<b>VÁŽENÝ SOUČET</b>		<b>-9,32</b>	<b>16,4</b>	<b>9,11</b>

**Tabulka 24: Multikriteriální analýza pro právní rámec**

**Z výše uvedené tabulky vyplývá, že možnost OB má zhruba dvakrát lepší bodové hodnocení než možnost OC, přičemž celkový dopad možnosti OA je záporný.**

Možnost OB zejména:

- má téměř dvakrát lepší bodové hodnocení z hlediska bezpečnosti než možnost OC,
- je nejlevnější, protože bude EK stát asi 3,15 mil. EUR za rok na 21 dodatečných pracovníků agentury, ale povede k ročním úsporám ve výši kolem 17 mil. EUR na úrovni zainteresovaných stran v oblasti letectví,
- nemá významný sociální dopad,
- je plně v souladu s „novým přístupem“ a se zásadou oddělení regulace bezpečnosti od jiných forem regulace či veřejných zásahů.

## **2.7 Provozní koncepce**

### *2.7.1 Alternativní možnosti*

Pojem „provozní koncepce“ (nebo provozní koncepce ATM) lze vykládat různými způsoby, z nichž nejdůležitější jsou tyto:

- a) vývoj abstraktních koncepčních modelů, které se netýkají konkrétních částí vzdušného prostoru, nýbrž obecných typů vzdušného prostoru, kde se používají určité technologie, platí určitá pravidla a různí aktéři (např. uživatelé vzdušného prostoru a poskytovatelé služeb ATS) mají různé úlohy,
- b) stanovování a vyhlásování pravidel pro přístup a pro služby v konkrétní části vzdušného prostoru, která jsou určena konkrétním právním subjektům (např. uživatelé vzdušného prostoru a ANSP).

V Evropě byla v posledních desetiletích práce organizace EUROCONTROL mnohdy zaměřena na provozní koncepce podle první definice – např. v devadesátých letech při vývoji „obecné“ provozní koncepce pro zavedení základní prostorové navigace (RNAV) nebo na začátku současného desetiletí, kdy byla stejná práce provedena pro účely RVSM. Dnes patří definování obecných provozních koncepcí pro různé typy vzdušného prostoru (a v různých časových rámcích) k hlavním úkolům SESAR. U této činnosti lze mít za to, že má povahu veřejné správy nebo povahu poskytování služeb, a dokonce ji lze považovat za převážně vývojovou činnost. V posledním z uvedených případů by nespádala do působnosti základního nařízení, ačkoli by bylo nanejvýš žádoucí, aby byla včas a dobrovolně připravována bezpečnostní posouzení a byl veden dialog s regulačními orgány.

Druhá z uvedených definicí směřuje ke konkrétním rozhodnutím, která se týkají přesného rozsahu, tvaru a hranic daného vzdušného prostoru ve vymezené zeměpisné oblasti (např. řízené části vzdušného prostoru v okolí letiště, CTR), určení třídy tohoto vzdušného prostoru (např. třída A ICAO, která znamená, že vstup je obvykle povolen jen letům IFR), příslušných požadavků na avioniku používanou uživateli vzdušného prostoru a související výcvik pilotů, schválených standardních tratí pro odlety podle přístrojů, přibližování podle přístrojů a přistání, služeb ATC, které je třeba poskytovat, atd. Tyto činnosti, které mohou vycházet z obecných předpisů vypracovaných v rámci činnosti popsané výše jakožto první možný výklad, zahrnují také stanovování konkrétních povinností a práv pro různé zainteresované strany v oblasti letectví, jako jsou především uživatelé vzdušného prostoru a ANSP, ale v případě některých operací na nízkých hladinách také provozovatelé letišť. Provozní koncepci podle této druhé definice je možné pokládat za činnost, která má povahu veřejné správy nebo poskytování služeb.

Na základě odpovědí zainteresovaných stran na otázku 1 (v dokumentu NPA 2007-16), která se týká výše shrnutých záležitostí, jsou v bodě 2.5.2 tohoto posouzení dopadu určeny tyto alternativní možnosti pro provozní koncepce:

- 1A: Jak obecné provozní koncepce (např. ty, jež vyvíjí SESAR), tak rozhodování o provozních koncepcích používaných v konkrétním vzdušném prostoru mají povahu veřejné správy a vztahují se na ně články základního nařízení.
- 1B: Jak obecné provozní koncepce (např. ty, jež vyvíjí SESAR), tak rozhodování o provozních koncepcích používaných v konkrétním vzdušném prostoru jsou regulované činnosti, které provádějí poskytovatelé služeb podle základních požadavků obsažených v základním nařízení.
- 1C: Obecné provozní koncepce (např. ty, jež vyvíjí SESAR) nespádají do působnosti základního nařízení, zatímco rozhodování o provozních koncepcích používaných v konkrétním vzdušném prostoru má povahu veřejné správy a vztahují se na ně články právního předpisu.
- 1D: Obecné provozní koncepce (např. ty, jež vyvíjí SESAR) nespádají do působnosti základního nařízení, zatímco rozhodování o provozních koncepcích používaných v konkrétním vzdušném prostoru má povahu poskytování služeb a provádí se podle základních požadavků obsažených v základním nařízení.

### 2.7.2 Cílová skupina a počet dotčených subjektů

#### 2.7.2.1 Různé úlohy

Úlohy různých subjektů se budou lišit podle toho, která z výše uvedených čtyř alternativních možností vymezení povahy provozních koncepcí bude zvolena, jak je patrné z níže uvedené tabulky 25. Výrazem „tvůrci koncepcí“ se v tabulce rozumějí subjekty spojené s projektem SESAR, které se podílejí na vývoji **obecných** provozních koncepcí pro různé typy evropského vzdušného prostoru.

Možnost	Agentura*	Tvůrci (obecných) koncepcí	Příslušné orgány	ATSP	Ostatní zainteresované strany
1A	Spolupracuje s projektem SESAR na základě prováděcích pravidel, která budou vypracována.	Vztahují se na ně pravidla EASA.	Rozhodují o specifických koncepcích ve svém příslušném vzdušném prostoru.	Řídí se pravidly a rozhodnutími (např. instalují pozemní zařízení).	Řídí se pravidly a rozhodnutími (např. povinná vybavenost avionikou).
1B	Jako u možnosti 1A + vykonává dohled nad subjekty SESAR.	Regulovaná činnost.	Mají odpovědnost za certifikaci ANSP a dohled nad nimi.	Rozhodují o specifických koncepcích ve svém příslušném vzdušném prostoru.	Jako výše.
1C	Na obecné koncepce se nevztahují žádná formální pravidla.	Mimo působnost základního nařízení EASA.	Rozhodují o specifických koncepcích ve svém příslušném vzdušném prostoru.	Řídí se pravidly a rozhodnutími (např. instalují pozemní zařízení).	Jako výše.
1D	Na obecné koncepce se nevztahují žádná formální pravidla.	Mimo působnost základního nařízení EASA.	Mají odpovědnost za certifikaci ANSP a dohled nad nimi.	Rozhodují o specifických koncepcích ve svém příslušném vzdušném prostoru.	Jako výše.

\* vedle normalizačních inspekcí popsanych v bodě 2.6

**Tabulka 25: Úlohy různých subjektů**

Výše uvedená tabulka ukazuje, že zainteresované strany v oblasti letectví i ostatní zainteresované strany se budou muset v každém případě řídit příslušnými pravidly a rozhodnutími, přičemž rozhodnutí bude přijímat buď příslušný orgán, nebo příslušný ATSP. Jinými slovy jejich úloha se nebude měnit podle toho, která ze čtyř možností bude zvolena. Z toho důvodu není nutné podrobně odhadovat počet dotčených subjektů v této kategorii. Žádnou z uvedených možností navíc nebudou dotčeny subjekty, které se přímo nepodílejí na leteckém provozu, tj. například organizace zabývající se projektováním, výrobou nebo údržbou.

V následujících bodech 2.7.2.2, 2.7.2.3 a 2.7.2.4 je proto proveden pouze odhad počtu dotčených orgánů, ATSP a tvůrců (obecných) koncepcí.

#### 2.7.2.2 Příslušné orgány

**Kteroukoli ze čtyř možností bude dotčeno všech 30 příslušných orgánů** (počet odhadnutý v bodě 2.6.2.1) **plus agentura**. Činnosti organizace EUROCONTROL na poli regulace bezpečnosti jsou již posouzeny v bodě 2.6.

#### 2.7.2.3 Tvůrci koncepcí

Jak možnost 1A, tak možnost 1B by měly dopad na ředitelství pro strategie ATM (DAS) organizace EUROCONTROL, které má na starosti vývoj nových obecných provozních koncepcí. Naopak žádný dopad by na ně neměly možnosti 1C a 1D, protože v jejich případech by obecné provozní koncepce nespádaly do působnosti základního nařízení.

Totéž platí pro společný podnik SESAR a konsorcium SESAR.

**Lze tedy předpokládat, že u možností 1A a 1B by byly dotčeny tři subjekty, ale u zbývajících dvou možností by neexistovali žádní dotčení tvůrci koncepcí.**

#### 2.7.2.4 ATSP

Společenství ANSP je velice široké a zahrnuje i takové subjekty, jako jsou poskytovatelé signálů družicové navigace, leteckých informací, přehledových sítí, meteorologických služeb a komunikačních sítí. Služby výše uvedených subjektů se obvykle týkají rozsáhlých částí vzdušného prostoru, ale jejich úkolem není rozhodovat o obecných ani specifických provozních koncepcích. Nebudou tudíž dotčeny ani jednou ze čtyř zvažovaných možností.

Na opačném konci škály stojí poskytovatelé jednoduchých služeb ATS ve velmi omezeném zeměpisném měřítku (např. AFIS), kteří rovněž nehrají žádnou úlohu při definování provozních koncepcí a souvisejícím rozhodování. Ani subjekty v této kategorii se proto nepovažují za dotčené.

Ovšem civilní ATSP, kteří poskytují služby ATC na tratích nebo ve velkých koncových oblastech, budou dotčeni každou ze čtyř možností, protože podle volby možnosti může být různá jejich úloha. V současnosti existuje v každém členském státě EU a přidruženém státě EASA (s výjimkou Lichtenštejnska) alespoň jeden takový poskytovatel služeb. Pro všechny čtyři zvažované možnosti **lze tedy odhadnout, že potenciálně dotčených ATSP bude 30.**

### 2.7.2.5 Souhrn dotčených subjektů

Závěrem je na základě informací uvedených v podbodech 2.7.2.1 až 2.7.2.4 odhadnut počet dotčených subjektů, jak ukazuje tabulka 26.

MOŽNOST		Odhadovaný počet:			
Id.	Popis	orgánů	tvůrců koncepcí	ATSP	ostatních zainteresovaných stran
1A	Jak obecné provozní koncepce, tak rozhodování o provozních koncepcích používaných v konkrétním vzdušném prostoru mají povahu veřejné správy a vztahují se na ně články právního předpisu.	<b>30 + agentura</b>	<b>3</b>	<b>30</b>	<b>0</b>
1B	Jak obecné provozní koncepce, tak rozhodování o provozních koncepcích používaných v konkrétním vzdušném prostoru spadají do činnosti poskytovatelů služeb.		<b>3</b>	<b>30</b>	<b>0</b>
1C	Obecné provozní koncepce nespádají do působnosti EASA. Rozhodování o provozních koncepcích používaných v konkrétním vzdušném prostoru má povahu veřejné správy.		<b>0</b>	<b>30</b>	<b>0</b>
1D	Obecné provozní koncepce nespádají do působnosti EASA. Rozhodování o provozních koncepcích používaných v konkrétním vzdušném prostoru je činností poskytovatelů služeb.		<b>0</b>	<b>30</b>	<b>0</b>

**Tabulka 26: Počet subjektů dotčených provozními koncepcemi**

#### 2.7.3 Bezpečnostní dopady

V případě možnosti 1C by vývoj a ověřování obecných provozních koncepcí (např. pro horní vzdušný prostor, pro koncové oblasti s vysokou intenzitou provozu a další podobné scénáře) byly stejně jako v současnosti činnosti, na něž se základní nařízení nevztahuje. To by ovšem nevyklučovalo, aby tvůrci koncepcí co nejdříve prováděli (obecná) posouzení bezpečnosti a v souladu s doporučeními si vyměňovali informace s orgány pro regulaci bezpečnosti a žádali o přezkumy ze strany těchto orgánů. U možnosti 1C by pak příslušný orgán odpovědný za určitou konkrétní část vzdušného prostoru rozhodoval o pravidlech létání pro daný prostor, o hranicích mezi oblastmi odpovědnosti různých stanovišť ATS, o schvalování dostupných tratí pro let podle přístrojů, o požadavcích na povinnou vybavenost palubními zařízeními atd. Pro kvantifikaci bezpečnostních dopadů této možnosti nejsou k dispozici přesné nástroje. Současně však neexistují žádné důkazy o tom, že by ponechání vývoje obecných provozních koncepcí mimo působnost bezpečnostních pravidel způsobovalo bezpečnostní problémy. V každém případě má orgán veřejné správy dostatečné zákonné pravomoci, aby mohl ukládat povinnost řídit se pravidly či rozhodnutími nejen subjektům typu ANSP a ATSP, ale i dalším zainteresovaným stranám v oblasti letectví, včetně provozovatelů letecké dopravy a letišť.

**Na základě výše uvedeného kvalitativního posouzení se tedy možnost 1C považuje za velice příznivou z bezpečnostního hlediska.**

U možnosti 1D se situace ohledně obecných provozních koncepcí nijak neliší. V tomto případě by však rozhodnutí o povinnostech, a to včetně povinností provozovatelů letecké dopravy či provozovatelů letišť, přijímali velcí civilní ATSP, kteří by byli určeni příslušným státem (a podléhali bezpečnostnímu dohledu příslušného orgánu) nebo příslušnými státy (v případě mnohonárodních FAB).

Nic sice nenasvědčuje tomu, že by tato možnost nebyla dostatečně bezpečná, ale protože ATSP nemají donucovací pravomoci vůči ostatním zainteresovaným stranám, jejich rozhodnutí by se kvůli formálnímu vyhlášení a vynucování musela oznamovat příslušnému orgánu. To znamená, že rozhodovací a prováděcí procesy týkající se bezpečnostních otázek by byly nevyhnutelně pomalejší. Podle názoru agentury je tudíž **možnost 1D z bezpečnostního hlediska poněkud horší než možnost 1C.**

Kvůli posouzení možného dodatečného bezpečnostního přínosu možnosti 1A nebo 1B je třeba uvést, že Rada EU při zakládání společného podniku SESAR<sup>56</sup> (SJU) ve druhém bodě odůvodnění konstatovala, že by měl rozvíjet technologickou součást SES s cílem **umožnit vývoj bezpečné letecké dopravy šetrné k životnímu prostředí.** V důsledku toho Rada ve stejném právním předpisu uložila SJU mj. tyto úkoly:

- zajistit zapojení ANSP, provozovatelů letecké dopravy, profesních sdružení, letišť, výrobních podniků daného odvětví, jakož i vědecké obce, tj. části společnosti, která se vyznačuje vysokou úrovní kultury bezpečnosti letectví (čl. 1 odst. 5 třetí odrážka),
- organizovat mimo jiné práce na ověřování, což podle výkladu agentury zahrnuje včasné posuzování bezpečnosti (čl. 1 odst. 5 čtvrtá odrážka).

Ustanovení zajišťující, že ověřování (obecných) koncepcí SESAR bude zahrnovat i posouzení bezpečnosti, tedy již existují. Z toho vyplývá, že z bezpečnostního hlediska **by možnost 1A nebyla lepší než možnost 1C a možnost 1B by nebyla lepší než možnost 1D.**

---

<sup>56</sup> Nařízení Rady (ES) č. 219/2007 ze dne 27. února 2007 o založení společného podniku na vytvoření evropského systému nové generace pro uspořádání letového provozu (SESAR) (*Úř. věst.* L 64, 2.3.2007, s. 1).



Použitím metodiky uvedené v bodě 2.1.2 (kde se pro bezpečnostní dopady používá váha 3) a po výběru příslušných ukazatelů výsledků souvisejících se specifickými cíli podle bodu 2.4.5 lze bezpečnostním dopadům čtyř možností souvisejících s provozními koncepcemi (CoO) závěrem přiřadit bodové hodnocení způsobem uvedeným v tabulce 27.

Specifické cíle / ukazatele výsledků	Bodové hodnocení možností			
	1A	1B	1C	1D
<b>Povaha a regulace CoO</b>	<b>Obecné i specifické CoO mají povahu veřejné správy</b>	<b>Obecné i specifické CoO mají povahu poskytování služeb</b>	<b>Obecné CoO mimo působnost, specifické mají povahu veřejné správy</b>	<b>Obecné CoO mimo působnost, specifické mají povahu poskytování služeb</b>
Regulace bezpečnosti jasně oddělena od jiných forem regulace	-1	3	3	2
Používání postupu EASA při tvorbě pravidel (v případě ATM/ANS)	-1	-1	3	3
Normalizační inspekce u ATM/ANS	v této souvislosti nemá význam			
ATM/ANS v rámci EASA pro regulaci bezpečnosti	v této souvislosti nemá význam			
Horizontální pravidla pro systémy řízení	v této souvislosti nemá význam			
Jasně oddělení úloh mezi orgány a poskytovateli služeb	3	-3	3	-3
Základ pro certifikaci poskytovatelů působících ve 4 nebo více státech	v této souvislosti nemá význam			
Zjednodušení (ale jednotná pravidla) v případě AFIS a řízení odbavovací plochy	v této souvislosti nemá význam			
Posouzení dopadu u každého navrhovaného pravidla	v této souvislosti nemá význam			
Styk s ostatními formami regulace	-1	1	3	3
Ujednání mezi orgány pro racionální využívání zdrojů	-1	-2	2	2
Soudržný proces dohledu nad všemi funkcemi ACC	v této souvislosti nemá význam			
<b>SOUČET</b>	<b>-1</b>	<b>-3</b>	<b>14</b>	<b>7</b>
<b>PRŮMĚRNÉ HODNOCENÍ (□/5 kvantifikovaných parametrů)</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,6</b>	<b>2,8</b>	<b>1,4</b>
<b>VÁŽENÉ HODNOCENÍ (počet bodů x váha 3 u bezpečnosti)</b>	<b>-0,6</b>	<b>-1,8</b>	<b>7,4</b>	<b>4,2</b>

**Tabulka 27: Bodové hodnocení bezpečnostních dopadů možností u provozních koncepcí**

#### 2.7.4 Hospodářské dopady

**Možnost 1C**, tj. žádná další pravidla pro vývoj projektu SESAR a zachování tradiční úlohy leteckých úřadů při rozhodování o využívání vzdušného prostoru v jejich působnosti a o službách v tomto vzdušném prostoru, se pokládá za možnost, která odpovídá stávající situaci. Její zakotvení do právního předpisu nepovede k dodatečným nákladům, přičemž hospodářské dopady zavedení normalizačních inspekcí agentury EASA jsou již posouzeny v bodě 2.6.4.1. Výsledkem tedy nebudou **ani dodatečné náklady ani úspory**.

**Možnost 1D**, tj. přenést na ATSP odpovědnost za přijímání rozhodnutí, která by pak nutně musely vyhlášovat a vynucovat příslušné orgány, je spojena s určitou dodatečnou pracovní zátěží, a proto jsou její hospodářské dopady poněkud horší, i když objem této **dodatečné práce** je velmi obtížné dostatečně přesně odhadnout. Pro účely tohoto posouzení dopadu se tudíž použije velmi opatrný předpoklad, totiž že by byl ve srovnání s možností 1C zapotřebí pouze jeden dodatečný FTE, což odpovídá částce **138,6 tis. EUR za rok**.

U **možnosti 1A** by bylo nutné, aby **tři tvůrci koncepcí spojení s projektem SESAR a agentura** navázali formální vztahy a zavedli formální způsoby kontaktu. Náklady těchto subjektů na 1 FTE se odhadují zhruba na 150 tis. EUR. Přitom se odhaduje, že k zajištění uvedené formální koordinace by byl v každém subjektu zapotřebí asi 1 FTE, což znamená celkem 4 FTE, tedy celkové náklady **600 tis. EUR za rok**.

Konečně v případě **možnosti 1B** by agentura musela vykonávat dohled nad uvedenými třemi tvůrci koncepcí SESAR. V bodě 2.6.4.1 je uveden odhad, že na normalizační činnosti pro jeden letecký úřad agentura potřebuje v **průměru** asi **330 hodin za rok**, což zahrnuje vlastní auditní návštěvu a příslušnou úřední práci před návštěvou a po ní.

V tomto případě by se audity týkaly tří subjektů, ale skutečně potřebná práce by byla mnohem složitější než u standardního odhadu použitého v bodě 2.6.4.1. Zde se odhaduje, že by byl nutný rozsah práce agentury trojnásobný, tedy 330 hodin x 3 = 990 hodin za rok. To by v případě tří subjektů odpovídalo 2,35 FTE (2970/1260) a v peněžním vyjádření nákladům ve výši **352,5 tis. EUR za rok** (1 FTE = 150 tis. EUR).

Normalizační inspekce ovšem znamenají práci i pro kontrolované subjekty. Předpokládá se, že tyto subjekty v průměru vynaloží stejný objem práce jako agentura při stejných nákladech na práci. Z toho plyne, že celkové **náklady pro tři tvůrce koncepcí by rovněž činily 352,5 tis. EUR za rok**.

Hospodářské dopady na ATSP by u možnosti 1B byly stejné jako u možnosti 1D.

Výše uvedené odhady lze shrnout způsobem uvedeným v tabulce 28.

Odhad nákladů u provozních koncepcí	Tisíce EUR za rok			
	1A	1B	1C	1D
	Obecné i specifické CoO mají povahu veřejné správy	Obecné i specifické CoO mají povahu poskytován í služeb	Obecné CoO mimo působnost, specifické mají povahu veřejné správy	Obecné CoO mimo působnost, specifické mají povahu poskytování služeb
EASA	150	352,5	0	0
Vnitrostátní orgány	0	0	0	0
ATSP	0	138,6	0	138,6
Tvůrci koncepcí SESAR	450	352,5	0	0
<b>SOUČET</b>	<b>600</b>	<b>843,6</b>	<b>0</b>	<b>138,6</b>

**Tabulka 28: Souhrn nákladů na regulaci provozních koncepcí**

Všechny uvedené odhady hospodářských dopadů je nakonec možné vyjádřit bodovým hodnocením, jak ukazuje tabulka 29.

Specifické cíle / ukazatele výsledků	Bodové hodnocení možností			
	1A	1B	1C	1D
<b>Povaha a regulace CoO</b>	<b>Obecné i specifické CoO mají povahu veřejné správy</b>	<b>Obecné i specifické CoO mají povahu poskytování služeb</b>	<b>Obecné CoO mimo působnost, specifické mají povahu veřejné správy</b>	<b>Obecné CoO mimo působnost, specifické mají povahu poskytování služeb</b>
Regulace bezpečnosti jasně oddělena od jiných forem regulace	nemá význam pro hospodářské dopady CoO			
Používání postupu EASA při tvorbě pravidel (v případě ATM/ANS)	nemá význam pro hospodářské dopady CoO			
Normalizační inspekce u ATM/ANS	0	-3	0	0
ATM/ANS v rámci EASA pro regulaci bezpečnosti	nemá význam pro hospodářské dopady CoO			
Horizontální pravidla pro systémy řízení	nemá význam pro hospodářské dopady CoO			
Jasně oddělení úloh mezi orgány a poskytovateli služeb	0	-1	0	-1
Základ pro certifikaci poskytovatelů působících ve 4 nebo více státech	nemá význam pro hospodářské dopady CoO			
Zjednodušení (ale jednotná pravidla) v případě AFIS a řízení odbavovací plochy	nemá význam pro hospodářské dopady CoO			
Posouzení dopadu u každého navrhovaného pravidla	nemá význam pro hospodářské dopady CoO			
Styk s ostatními formami regulace	-2	-3	0	0
Ujednání mezi orgány pro racionální využívání zdrojů	nemá význam pro hospodářské dopady CoO			
Soudržný proces dohledu nad všemi funkcemi ACC	nemá význam pro hospodářské dopady CoO			
<b>SOUČET</b>	<b>-2</b>	<b>-7</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>
<b>PRŮMĚRNÉ HODNOCENÍ (□/3 kvantifikované parametry)</b>	<b>-0,67</b>	<b>-2,33</b>	<b>0</b>	<b>-0,33</b>
<b>VÁŽENÉ HODNOCENÍ (počet bodů x váha 2 u hospodářských dopadů)</b>	<b>-1,34</b>	<b>-4,66</b>	<b>0</b>	<b>-0,66</b>

**Tabulka 29: Bodové hodnocení hospodářských dopadů možností u provozních koncepcí**

### *2.7.5 Dopady na životní prostředí*

Jak je uvedeno v bodě 2.7.3, Rada EU již společnému podniku SESAR uložila úkol vyvíjet provozní koncepci „šetrné k životnímu prostředí“. Všechny čtyři zvažované možnosti je proto třeba z hlediska životního prostředí hodnotit jako neutrální.

### *2.7.6 Sociální dopady*

Jak je vysvětleno v bodě 2.7.4, je počet dotčených FTE tak nízký, že u žádné ze čtyř zvažovaných možností nelze předpokládat významné sociální dopady.

### *2.7.7 Dopady na další požadavky Společenství mimo současnou působnost EASA*

Možnost 1C by neměla dopad ani na zmíněné nařízení Rady o založení společného podniku SESAR ani na ustanovení nařízení (ES) č. 551/2004 v rámci SES, pokud jde o odpovědnost států za rozhodnutí týkající se využívání jejich vzdušného prostoru. Uplatňování odpovědnosti v souladu s touto možností by v mezích příslušných pravomocí a zdrojů nebránilo uzavírání dobrovolných ujednání mezi SJU a agenturou.

Naopak možnosti 1B a 1D by měly vliv na současné rozdělení úloh mezi orgány a ATSP a vyžádaly by si podstatné změny nařízení (ES) č. 551/2004.

Možnosti 1A a 1B by navíc měly dopad také na nařízení Rady (ES) č. 219/2007, protože by vedly k nutnosti vytvořit formální pravidla pro ověřování vývoje obecných provozních koncepcí co do souladu s příslušnými bezpečnostními předpisy.

Výše uvedené úvahy lze převést na bodové hodnocení obsažené v tabulce 30.

Specifické cíle / ukazatele výsledků	Bodové hodnocení možností			
	1A	1B	1C	1D
<b>Povaha a regulace CoO</b>	<b>Obecné i specifické CoO mají povahu veřejné správy</b>	<b>Obecné i specifické CoO mají povahu poskytování služeb</b>	<b>Obecné CoO mimo působnost, specifické mají povahu veřejné správy</b>	<b>Obecné CoO mimo působnost, specifické mají povahu poskytování služeb</b>
Regulace bezpečnosti jasně oddělena od jiných forem regulace	-1	3	2	2
Používání postupu EASA při tvorbě pravidel (v případě ATM/ANS)	nemá význam pro dopad na ostatní právní předpisy Společenství			
Normalizační inspekce u ATM/ANS	nemá význam pro dopad na ostatní právní předpisy Společenství			
ATM/ANS v rámci EASA pro regulaci bezpečnosti	nemá význam pro dopad na ostatní právní předpisy Společenství			
Horizontální pravidla pro systémy řízení	nemá význam pro dopad na ostatní právní předpisy Společenství			
Jasně oddělení úloh mezi orgány a poskytovateli služeb	0	-2	0	-2
Základ pro certifikaci poskytovatelů působících ve 4 nebo více státech	nemá význam pro dopad na ostatní právní předpisy Společenství			
Zjednodušení (ale jednotná pravidla) v případě AFIS a řízení odbavovací plochy	nemá význam pro dopad na ostatní právní předpisy Společenství			
Posouzení dopadu u každého navrhovaného pravidla	nemá význam pro dopad na ostatní právní předpisy Společenství			
Styk s ostatními formami regulace	-2	-3	2	2
Ujednání mezi orgány pro racionální využívání zdrojů	nemá význam pro dopad na ostatní právní předpisy Společenství			
Soudržný proces dohledu nad všemi funkcemi ACC	nemá význam pro dopad na ostatní právní předpisy Společenství			
<b>SOUČET</b>	<b>-3</b>	<b>-2</b>	<b>4</b>	<b>2</b>
<b>PRŮMĚRNÉ HODNOCENÍ (□/3 kvantifikované parametry)</b>	<b>-1</b>	<b>-0,66</b>	<b>1,33</b>	<b>0,66</b>
<b>VÁŽENÉ HODNOCENÍ (počet bodů x váha 1 u dopadů na ostatní předpisy)</b>	<b>-1</b>	<b>-0,66</b>	<b>1,33</b>	<b>0,66</b>

**Tabulka 30: Dopady provozních koncepcí na ostatní právní předpisy Společenství**

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

Podle metodiky popsané v bodě 2.1.2 lze na základě bodového hodnocení v bodech 2.7.3 až 2.7.7 sestavit pro MCA tuto matici:

Vážené hodnocení možností u provozních konceptů		Možnosti			
		1A	1B	1C	1D
typ dopadu	váha	Obecné i specifické CoO – veřejná správa	Obecné i specifické CoO – poskytování služeb	Obecné CoO mimo působnost, specifické – veřejná správa	Obecné CoO mimo působnost, specifické – poskytování služeb
Bezpečnost	3	-0,6	-0,8	7,4	4,2
Hospodářské hledisko	2	-1,34	-4,66	0	-0,66
Životní prostředí	3	0	0	0	0
Sociální oblast	2	0	0	0	0
Ostatní předpisy EU	1	-1	-0,66	1,33	0,66
<b>VÁŽENÝ SOUČET</b>		<b>-2,94</b>	<b>-6,12</b>	<b>8,73</b>	<b>4,2</b>

**Tabulka 31: Multikriteriální analýza pro provozní koncepce**

Z výše uvedené tabulky je vidět, že celkové vážené bodové hodnocení možností 1A a 1B je záporné. Proto se doporučuje, aby do základního nařízení nebyla začleňována ustanovení týkající se bezpečnostní regulace „obecných“ provozních konceptů. Nicméně to by nebránilo společnému podniku SESAR a agentuře v uzavírání dobrovolných vzájemných ujednání s cílem přispět k ověřování výsledků SESAR také z hlediska regulace. Ze zbývajících možností má **možnost 1C dvakrát vyšší bodové hodnocení než možnost 1D**. Možnost 1C zejména:

- má dvakrát lepší bodové hodnocení než možnost 1D z hlediska bezpečnosti,
- není spojena s dodatečnými náklady,
- minimalizuje dopad na ostatní právní předpisy v oblasti letectví mimo působnost EASA, přičemž je neutrální z hlediska životního prostředí a ze sociálního hlediska.

## **2.8 Uspořádání toku letového provozu (ATFM)**

### *2.8.1 Alternativní možnosti*

V bodě 2.5.2 jsou pro oblast ATFM určeny tyto alternativní možnosti:

- 3A: ATFM má povahu regulace / veřejné správy.
- 3B: ATFM je službou nebo provozní funkcí, a tudíž předmětem regulace.
- 3C: ATFM na úrovni EU je regulační funkcí. ATFM na místní (či regionální úrovni) je předmětem regulace.

## 2.8.2 Cílová skupina a počet dotčených subjektů

### 2.8.2.1 Příslušné orgány

**Každou ze tří možností** bude dotčeno **všech 30 příslušných orgánů** (počet odhadnutý v bodě 2.6.2.1) **a agentura**.

Činnosti organizace EUROCONTROL v oblasti regulace bezpečnosti, které jsou již posouzeny v bodě 2.6, ovlivněny nebudou.

### 2.8.2.2 Poskytovatelé ATFM

Hlavním pilířem ATFM v Evropě je v současnosti centrální jednotka uspořádání toku letového provozu (CFMU) v blízkosti Bruselu, kterou řídí EUROCONTROL. Na toto pracoviště bude mít vliv kterákoli ze tří zvažovaných možností.

Kromě toho existuje prakticky v každém evropském oblastním středisku řízení (ACC) pracoviště pro uspořádání toku letového provozu (FMP). Výjimkou je Island, jehož letový provoz je řízen v rámci severoatlantického regionu. Střediska ACC v ostatních členských státech EU a státech přidružených k EASA jsou pak řízena 28 ATSP, kteří jsou určeni k tomu, aby řídili provoz na tratích v příslušném vzdušném prostoru, za něž jsou odpovědní. V Lichtenštejnsku a Lucembursku takovíto určení poskytovatelé služeb neexistují.

V budoucnosti by možná mohla být zřizována „regionální“ FMP (např. jedno na každý FAB místo jednoho na každé ACC). Tím se ovšem nezmění povaha této funkce. Místní a regionální FMP lze tedy z pohledu povahy jejich činnosti pokládat za podobné. Pokud by takovýto trend skutečně nastal, z kvantitativního hlediska by to vedlo k poklesu počtu FMP. Jelikož možný dopad je výsledkem dvou činitelů (tj. jde o dopad na jeden subjekt vynásobený počtem subjektů) a v současnosti nelze provést dostatečně přesný odhad možné konsolidace FMP na regionální úrovni, maximální počet FMP předpokládaný v tomto posouzení dopadu vychází z toho, že každý ATSP má jedno FMP ve svém ACC. To je z hlediska tohoto posouzení dopadu nejpesimističtější předpoklad, tj. pokud se ve skutečnosti jejich počet sníží, sníží se i celkový dopad.

Na tomto základě lze tedy předpokládat, že bez ohledu na zvolenou možnost bude **dotčeno 28 poskytovatelů ATFM (z nichž každý řídí alespoň jedno FMP) plus CFMU, tedy celkem 29 subjektů**.

### 2.8.2.3 Další zainteresované strany podílející se na leteckém provozu

Na provozovatele letecké dopravy se budou vztahovat omezení ATFM v každém případě, bez ohledu na to, které zásady regulace bezpečnosti budou zvoleny. Volba kterékoli ze zvažovaných možností tudíž ve smyslu tohoto posouzení dopadu nebude mít vliv na uživatele vzdušného prostoru.

Stejně tak se nezmění ani úloha provozovatelů letišť a těch ATSP, kteří se přímo nepodílejí na ATFM (např. přibližovací stanoviště a řídicí věž na lucemburském letišti), ať bude vybrána kterákoli ze tří možností.



### 2.8.2.4 Ostatní zainteresované strany v oblasti letectví

Stejně jako v předchozím případě i zde platí, že kterákoli ze zvažovaných možností nemá vliv na ostatní subjekty v oblasti letectví, jako jsou organizace zabývající se projektováním, výrobou a údržbou nebo výcvikové instituty, a pro tyto subjekty jsou všechny tři možnosti ve smyslu tohoto posouzení dopadu zcela irelevantní.

### 2.8.2.5 Souhrn dotčených subjektů

Závěrem je na základě informací uvedených v podbodech 2.8.2.1 až 2.8.2.4 odhadnut počet dotčených subjektů, jak ukazuje tabulka 32.

MOŽNOST		Odhadovaný počet:			
Id.	Popis	orgánů	poskytovatelů ATFM	ostatních zainteresovaných stran v letectví, z toho:	
				zapojených do provozu	technických a výcvikových organizací
3A	ATFM má povahu regulace	<b>30 + agentura</b>	<b>28 + CFMU</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
3B	ATFM má provozní povahu				
3C	CFMU regulace, FMP provoz				

**Tabulka 32: Počet subjektů dotčených problematikou ATFM**

### *2.8.3 Bezpečnostní dopady*

V nařízeních o SES není status ATFM zcela jasný. Podle čl. 2 odst. 9 rámcového nařízení (ES) č. 549/2004 je ATFM považováno za funkci, nikoli za službu. To může být správný přístup, ale v právních předpisech není nikde definován právní rozdíl mezi těmito dvěma uspořádáními a z nich vyplývajícími režimy dohledu a žádný z obou výrazů (tj. „funkce“ a „služba“) sám o sobě neřeší otázku, zda má ATFM regulační, nebo provozní povahu. V každém případě je v čl. 2 odst. 4 rámcového nařízení obsažena definice ANS, která zjevně nezahrnuje ATFM. Jelikož tato definice je taxativní, znamená to, že v současné podobě rámce SES není ATFM považováno za službu.

ATFM je tudíž vyňato z povinnosti ANSP získat osvědčení, která byla zavedena (teprve) čl. 7 odst. 1 nařízení o poskytování služeb (ES) č. 550/2004 v rámci SES. Nicméně na úrovni prováděcích pravidel<sup>57</sup> SES je orgánům NSA uloženo vykonávat dohled také nad ATFM (a ASM), které se provádí v oblastech jejich odpovědnosti. Odpovědnost za dohled nad ATFM je tedy zavedena, aniž by byl v této oblasti vytvořen jasný právní základ pro prokazování plnění bezpečnostních požadavků, případně dalších příslušných specifikací.

Existuje všeobecná shoda na tom, že v souvislosti s činnostmi na poli ATFM se dosud neobjevily žádné významné nebo naléhavé bezpečnostní problémy. Na základě stávajícího stavu lze nicméně uvést, že:

- není dostatečně jasné, na jakém základě se má dohled nad ATFM vykonávat,
- úloha ATFM může mít vliv na hospodářské zájmy uživatelů vzdušného prostoru (např. pozdržení či změny tratí) i na hospodářské zájmy ATSP (poskytování

<sup>57</sup> Čl. 3 odst. 1 nařízení Komise (ES) č. 1315/2007 ze dne 8. listopadu 2007 o dohledu nad bezpečností řízení letového provozu a změně nařízení (ES) č. 2096/2005 (Úř. věst. L 291, 9.11.2007, s. 16).

kapacity v určitém čase), takže ponechání ATFM v „šedé zóně“ by rozhodně nebylo optimálním řešením,

- očekává se, že v budoucnosti by se úloha ATFM mohla týkat i letadel za letu (např. jejich přesměrování nebo ukládání rychlostních či časových omezení), což rovněž vyžaduje, aby zájem bezpečnosti nebyl ovlivněn ekonomickými tlaky,
- v nouzových situacích může být nutné, aby ATFM odklonilo a přesměrovalo již letící letadla (k tomu již došlo 11. září 2001, kdy byly USA přinuceny náhle uzavřít svůj vzdušný prostor v situaci, kdy do této země z Evropy odlétala řada letadel), což by mohlo mít vliv také na hospodářské zájmy provozovatelů letišť (v uvedeném případě bylo např. mnoho letadel zastaveno na odbavovacích plochách).

Z výše uvedeného plyne závěr, že současná regulace bezpečnosti ATFM není optimální. Pokud jde o budoucnost, možnost 3A by z obecného pohledu neumožňovala jasné rozlišení úloh mezi regulovanými subjekty a orgány provádějícími dohled na místní nebo regionální úrovni. Možnost 3B by pak mohla být náchylná ke kompromisům na centrální úrovni mezi ekonomickými tlaky a bezpečnostními potřebami. V případě možnosti 3C lze předpokládat, že na místní (nebo regionální) úrovni by byla daná funkce zahrnuta do certifikačního procesu, který se týká ATSP, a byla by součástí předmětu osvědčení stejně jako kterékoli jiné relevantní úkoly příslušného regulovaného subjektu. Výše uvedené úvahy jsou shrnuty v podobě číselných koeficientů v tabulce 33.

Specifické cíle / ukazatele výsledků	Možnosti		
	3A	3B	3C
Povaha a regulace ATFM	regulační povaha	provozní povaha	CFMU regulační, FMP provozní
Bezpečnost jasně oddělena od jiné regulace		nemá význam pro ATFM	
Používání postupu EASA při tvorbě pravidel		nemá význam pro ATFM	
Normalizační inspekce u ATM/ANS	2	0	2
ATM/ANS v bezpečnostním rámci EASA		nemá význam pro ATFM	
Horizontální pravidla pro systémy řízení		nemá význam pro ATFM	
Jasně oddělení úloh mezi orgány a poskytovateli služeb	3	-3	2
Certifikace poskytovatelů působících ve 4 nebo více státech		v tomto bodě nemá význam	
Zjednodušení (ale jednotná pravidla) v případě AFIS a řízení odbavovací plochy		nemá význam pro ATFM	
Posouzení dopadu u každého navrhovaného pravidla		nemá význam pro ATFM	
Styk s ostatními formami regulace		nemá význam pro ATFM	
Ujednání mezi orgány pro racionální využívání zdrojů		otázka dále řešena v bodě 2.11	
Soudržný proces dohledu nad všemi funkcemi ACC	-1	3	3
<b>SOUČET</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>7</b>
<b>PRŮMĚRNÉ HODNOCENÍ (□/3 kvantifikované parametry)</b>	<b>1,33</b>	<b>0</b>	<b>2,33</b>
<b>VÁŽENÉ HODNOCENÍ (počet bodů x váha 3 u bezpečnosti)</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>7</b>

**Tabulka 33: Bezpečnostní dopady možností u ATFM**

#### 2.8.4 Hospodářské dopady

U možnosti 3A (ATFM má povahu regulace):

- agentura by prováděla normalizační inspekce NSA, což by pro ni nepředstavovalo žádnou další zátěž oproti té, která již byla posouzena v bodě 2.6.4.1,
- agentura by mohla na základě čl. 54 odst. 4 základního nařízení provádět také inspekce CFMU, pokud by ji takovým úkolem pověřila Evropská komise. Odhaduje se, že k tomu by bylo v průměru zapotřebí 126 pracovních hodin ročně, což odpovídá 0,1 FTE (15 tis. EUR). Tato alternativa se nemusí uskutečnit, ale v tomto posouzení dopadu se bere v potaz, protože by mohla být spojena s dodatečnými náklady,
- pro CFMU, která již podléhá dohledu na základě prováděcího nařízení (ES) č. 1315/2007 v rámci SES, by se z hlediska práce, kterou musí vynakládat, když v ní probíhá audit, nic nezměnilo,
- stejná zásada by platila i v případě ATSP, kteří řídí FMP.

U možnosti 3B (ATFM má provozní povahu):

- agentura by prováděla normalizační inspekce NSA, což by pro ni nepředstavovalo žádnou další zátěž oproti té, která již byla posouzena v bodě 2.6.4.1,
- zejména by agentura nemusela vynakládat žádnou zvláštní dodatečnou práci na inspekce CFMU, která by podléhala certifikaci a dohledu ze strany příslušného orgánu,
- příslušné NSA by neměly pouze nadále vykonávat dohled na základě nařízení (ES) č. 1315/2007 jako nyní, ale měly by se také dohodnout na certifikační základně a vydávat příslušná osvědčení. Dohodnout se na certifikační základně je jen jednorázový úkol, ale u mezních nákladů na vydání osvědčení po provedení dohledu/auditů se má za to, že mírně rostou,
- jelikož by centrální poskytovatel ATFM měl přesto výkonné pravomoci přenesené na úrovni EU, bylo by nutné vypracovat nová zvláštní pravidla. To by mohlo vyžadovat zhruba 5 FTE (asi 750 tis. EUR),
- stejně jako v předchozím případě by se nezměnilo nic z hlediska práce, kterou musí vykonávat CFMU, když v ní probíhá audit,
- totéž by opět platilo i pro ATSP, kteří řídí FMP.

Konečně lze uvést, že možnost 3C by měla z hospodářského hlediska stejný dopad jako možnost 3A.

Vedle finančních aspektů je třeba vzít alespoň z kvalitativního hlediska v úvahu také aspekty právní nejistoty související se zvláštními zákonnými pravomocemi k výkonu dohledu nad funkcí veřejné správy (tj. CFMU).

Závěrem jsou odhadované **dodatečné náklady** pro všechny tři zvažované možnosti shrnuty v tabulce 34.

Odhad nákladů u ATFM	Tisíce EUR za rok		
	3A	3B	3C
	regulační povaha	provozní povaha	CFMU regulační, FMP provozní
EASA	15	750	15
Vnitrostátní orgány	0	0	0
CFMU	0	0	0
ATSP řídící FMP	0	0	0
<b>SOUČET</b>	<b>15</b>	<b>750</b>	<b>15</b>

**Tabulka 34: Odhadované náklady na dohled nad ATFM**

Výše uvedené kvantitativní odhady a kvalitativní hodnocení hospodářských dopadů je následně možné vyjádřit bodovým hodnocením, jak ukazuje tabulka 35.

Specifické cíle / ukazatele výsledků	Možnosti		
	3A	3B	3C
<b>Povaha a regulace ATFM</b>	<b>regulační povaha</b>	<b>provozní povaha</b>	<b>CFMU regulační, FMP provozní</b>
Regulace bezpečnosti jasně oddělena od jiných forem regulace	nemá význam pro hospodářské dopady ATFM		
Používání postupu EASA při tvorbě pravidel (v případě ATM/ANS)	nemá význam pro hospodářské dopady ATFM		
Normalizační inspekce u ATM/ANS	-1	1	-1
ATM/ANS v rámci EASA pro regulaci bezpečnosti	nemá význam pro hospodářské dopady ATFM		
Horizontální pravidla pro systémy řízení	nemá význam pro hospodářské dopady ATFM		
Jasně oddělení úloh mezi orgány a poskytovateli služeb	nemá význam pro hospodářské dopady ATFM		
Základ pro certifikaci poskytovatelů působících ve 4 nebo více státech	2	-3	2
Zjednodušení (ale jednotná pravidla) v případě AFIS a řízení odbavovací plochy	nemá význam pro hospodářské dopady ATFM		
Posouzení dopadu u každého navrhovaného pravidla	nemá význam pro hospodářské dopady ATFM		
Styk s ostatními formami regulace	nemá význam pro hospodářské dopady ATFM		
Ujednání mezi orgány pro racionální využívání zdrojů	otázka řešena v bodě 2.11		
Soudržný proces dohledu nad všemi funkcemi ACC	-2	3	3
<b>SOUČET</b>	<b>-1</b>	<b>1</b>	<b>4</b>
<b>PRŮMĚRNÉ HODNOCENÍ (□/3 kvantifikované parametry)</b>	<b>-0,67</b>	<b>0,33</b>	<b>1,33</b>
<b>VÁŽENÉ HODNOCENÍ (počet bodů x váha 2 u hospodářských dopadů)</b>	<b>-1,34</b>	<b>0,66</b>	<b>2,66</b>

**Tabulka 35: Bodové hodnocení hospodářských dopadů u ATFM**

#### 2.8.5 Dopady na životní prostředí

Všechny tři zvažované možnosti by měly neutrální dopad na životní prostředí, protože se týkají pouze organizace některých postupů řízení a dohledu.

#### 2.8.6 Sociální dopady

Počty FTE uvedené v bodě 2.8.4 jsou tak nízké, že lze konstatovat, že by kterákoli ze tří možností měla ze sociálního hlediska zanedbatelný dopad.

Sociální dopady by byly zanedbatelné také z kvalitativního hlediska, protože pracovníci v CFMU i na pracovištích FMP jsou již dnes vysoce kvalifikovaní a na tom by žádná z uvedených možností nic nezměnila.

#### 2.8.7 Dopady na další požadavky Společenství mimo současnou působnost EASA

V případě možností 3A a 3C nebyl zjištěn žádný konkrétní dopad na ostatní právní předpisy Společenství, takže by tyto možnosti měly dostat nejvyšší bodové hodnocení

(v tomto ohledu +3). Naopak možnost 3B, která by některým hospodářským subjektům dala pravomoci, s nimiž by mohly trestat jiné, by mohla být nanejvýš sporná z hlediska vnitřního trhu a z hlediska oddělení regulační funkce od hospodářské funkce. Proto je jí přiřazeno záporné bodové hodnocení (-3).

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

Podle metodiky popsané v bodě 2.1.2 lze na základě bodového hodnocení v bodech 2.8.3 až 2.8.7 sestavit pro MCA tuto matici:

Vážené hodnocení možností u ATFM		3A	3B	3C
typ dopadu	váha	regulační povaha	provozní povaha	CFMU regulační, FMP provozní
Bezpečnost	3	4	0	7
Hospodářské hledisko	2	-1,34	0,66	2,66
Životní prostředí	3	0	0	0
Sociální oblast	2	0	0	0
Ostatní předpisy EU	1	3	-3	3
<b>VÁŽENÝ SOUČET</b>		<b>5,66</b>	<b>-2,34</b>	<b>12,66</b>

**Tabulka 36: Multikriteriální analýza pro ATFM**

**Z této analýzy je patrné, že možnost 3B má zřejmě celkově záporný dopad, zvláště s ohledem na možné narušení vnitřního trhu, a nevedla by k žádným významným bezpečnostním přínosům. Naopak možnosti 3A a 3C mají kladné bodové hodnocení, přičemž druhá z nich je hodnocena dvakrát lépe než první.**

Možnost 3C má zejména největší příznivý vliv na bezpečnost, je spojena s nejnižšími náklady a je nepochybně slučitelná se zásadami a pravidly spravedlivé hospodářské soutěže na vnitřním trhu.

Z těchto důvodů agentura možnost 3C (tj. ATFM na centrální úrovni má regulační povahu a místní či regionální ATFM má provozní povahu) začlenila do svého stanoviska.

## **2.9 Uspořádání vzdušného prostoru (ASM)**

### 2.9.1 Alternativní možnosti

Uspořádání vzdušného prostoru (ASM) podle agentury zahrnuje:

- strategickou fázi, která souvisí především s vymezením hranic odpovědnosti různých subjektů ATS v rámci oblastí FIR/UIR podle dohody v radě organizace ICAO (převážně politické rozhodnutí) a s určováním konkrétních struktur vzdušného prostoru (např. dočasně vyhrazených prostorů, TSA, pro vojenská cvičení atd.),
- předtaktickou fázi, která obvykle probíhá 24 hodin před příslušným provozem a během níž se za těsné koordinace mezi civilními a vojenskými uživateli vzdušného prostoru na základě koncepce FUA<sup>58</sup> plánuje využití TSA a dalších částí vzdušného prostoru,
- taktickou fázi, která spočívá v aktivaci či deaktivaci konkrétních struktur vzdušného prostoru (např. kondicionálních tratí) během provozního dne, opět obvykle za těsné koordinace mezi civilními a vojenskými uživateli vzdušného prostoru.

Co se týče regulace bezpečnosti ASM, jsou v bodě 2.5.2 určeny tyto alternativní možnosti:

- 3D: ASM má povahu regulace / veřejné správy.
- 3E: ASM má povahu služby / provozní povahu, a tudíž je regulovanou činností.
- 3F: ASM má povahu regulace na úrovni EU a provozní povahu na místní úrovni.

<sup>58</sup> Nařízení Komise (ES) č. 2150/2005 ze dne 23. prosince 2005, kterým se stanoví společná pravidla pro pružné užívání vzdušného prostoru (Úř. věst. L 342, 24.12.2005, s. 20).

### 2.9.2 Cílová skupina a počet dotčených subjektů

Analogicky s tím, co je již uvedeno v bodě 2.8.2, lze tedy předpokládat, že kterákoli z možností by mohla mít dopad na:

- 30 úřadů pro civilní letectví a agenturu,
- 30 vojenských leteckých úřadů,
- nanejvýš 30 spojených civilně-vojenských buněk (JAMC), pokud státy takové buňky podle čl. 5 odst. 1 zmíněného nařízení Komise (ES) č. 2150/2005 založily.

Zvolená metoda regulace bezpečnosti ASM nebude mít dopad na žádné další zainteresované strany. Závěrem je počet subjektů potenciálně dotčených jednotlivými možnostmi uveden v tabulce 37.

MOŽNOST		Odhadovaný počet:			
Id.	Popis	vojenských leteckých úřadů	úřadů pro civilní letectví	JAMC	ostatních zainteresovaných stran v letectví
3D	ASM má povahu regulace	30	30 + agentura	30	0
3E	ASM má provozní povahu				
3F	ASM má povahu regulace na úrovni EU, provozní povahu na místní úrovni				

**Tabulka 37: Počet subjektů dotčených problematikou ASM**

### 2.9.3 Bezpečnostní dopady

Podle nařízení Komise (ES) č. 2150/2005 se ASM v současnosti považuje za regulační činnost / činnost veřejné správy<sup>59</sup>, a to implicitně jak na úrovni EU, tak na vnitrostátní úrovni. Z toho vyplývá, že možnost 3D je již v současnosti zavedena v praxi na základě prováděcích pravidel SES, i když prostřednictvím základního nařízení by mohla získat ještě jasnější právní základ. Popsaná situace dosud nevedla ke zjištění žádných konkrétních bezpečnostních problémů. Jestliže Společenství přijetím druhého souboru právních předpisů o SES zřídí nějaké centralizované funkce ASM, za něž bude odpovědná Evropská komise, nezmění to povahu této činnosti jako výkonu veřejné správy. K **možným přínosům možnosti 3D by tedy patřila pouze větší právní jasnost**, o které se lze domnívat, že také nepřímo přispívá k bezpečnosti letectví.

Na druhé straně **možnost 3F**, která rozlišuje mezi činnostmi na úrovni EU a na vnitrostátní úrovni, **by vedla k rozdrobenosti** narušující kontinuitu mezi strategickou, předtaktickou a taktickou fází ASM. Kromě toho by nastolovala **problém regulace vojenského personálu působícího v buňkách JAMC** nebo vedla k nutnosti zavést dva různé režimy pro způsobilost civilních a vojenských pracovníků.

**Možnost 3E** by na místní úrovni byla spojena se stejnými problémy a navíc by na úrovni EU mohla **případně také kolidovat s výsadními pravomocemi Evropské komise stanovenými v právních předpisech o SES**.

<sup>59</sup> Členským státům je v tomto nařízení uloženo provádění strategických (článek 4), předtaktických (článek 5) a taktických (článek 6) úkolů.

Z výše uvedených úvah vychází bodové hodnocení v tabulce 38.

Specifické cíle / ukazatele výsledků	Možnosti		
	3D	3E	3F
<b>Povaha a regulace ASM</b>	<b>regul. povaha</b>	<b>prov. povaha</b>	<b>regulační na úrovni EU, provozní na místní úrovni</b>
Regulace bezpečnosti jasně oddělena od jiných forem regulace	3	-2	-2
Používání postupu EASA při tvorbě pravidel (v případě ATM/ANS)	nemá význam pro ASM		
Normalizační inspekce u ATM/ANS	nemá význam pro ASM		
ATM/ANS v rámci EASA pro regulaci bezpečnosti	3	-2	-3
Horizontální pravidla pro systémy řízení	nemá význam pro ASM		
Jasně oddělení úloh mezi orgány a poskytovateli služeb	2	-1	-2
Základ pro certifikaci poskytovatelů působících ve 4 nebo více státech	nemá význam pro ASM		
Zjednodušení (ale jednotná pravidla) v případě AFIS a řízení odbavovací plochy	nemá význam pro ASM		
Posouzení dopadu u každého navrhovaného pravidla	nemá význam pro ASM		
Styk s ostatními formami regulace	2	-1	-1
Ujednání mezi orgány pro racionální využívání zdrojů	nemá význam pro ASM		
Soudržný proces dohledu nad všemi funkcemi ACC	nemá význam pro ASM		
<b>SOUČET</b>	<b>10</b>	<b>-6</b>	<b>-8</b>
<b>PRŮMĚRNÉ HODNOCENÍ (□/4 kvantifikované parametry)</b>	<b>2,5</b>	<b>-1,5</b>	<b>-2</b>
<b>VÁŽENÉ HODNOCENÍ (počet bodů x váha 3 u bezpečnosti)</b>	<b>7,5</b>	<b>-4,5</b>	<b>-6</b>

**Tabulka 38: Bezpečnostní dopady u ASM**

#### 2.9.4 Hospodářské dopady

V případě možnosti 3D by agentura zajišťovala bezpečnost na úrovni EU prostřednictvím normalizačních inspekcí, což by nevedlo k dodatečným nákladům vedle nákladů již odhadnutých v bodě 2.6.4.1.

Pokud jde o vnitrostátní orgány (jak civilní, tak vojenské), ani zde by se současná praxe nijak nezměnila, a tudíž nelze předpokládat žádné dodatečné náklady. Totéž platí také pro buňky JAMC.

V případě možností 3E a 3F by vzhledem ke specifické povaze ASM (některé činnosti nezbytně zůstanou odpovědností veřejné správy a JAMC budou nadále zahrnovat vojenský personál) agentura musela vykonávat určitou práci v oblasti tvorby zvláštních pravidel, jejíž rozsah lze přibližně odhadnout na 1 FTE, což odpovídá 150 tis. EUR za rok.

Vnitrostátní letecké úřady (úřady pro civilní letectví) by u možnosti 3E i možnosti 3F musely certifikovat činnosti ASM na místní úrovni a dohlížet na ně (z těchto činností by se staly regulované služby). Nicméně protože se tyto služby poskytují převážně v objektech ACC, odhaduje se, že by bylo zapotřebí snížené dodatečné úsilí. Předpokládá se tedy, že by každý NSA mohl na certifikaci a dohled potřebovat asi 0,25 FTE. To by představovalo celkem: 30 orgánů x 0,25 FTE = 7,5 FTE, což by při nákladech 138,6 tis. EUR na FTE znamenalo dodatečné náklady ve výši přibližně 1,04 mil. EUR za rok.

Pokud by se certifikace a dohled prováděly také na úrovni EU, odhaduje se, že by to vyžadovalo jeden další FTE v hodnotě 138,6 tis. EUR za rok. V takovém případě by celková částka činila 1 040 000 + 138 600 = 1 178 600 EUR za rok.

Co se týče dodatečné práce pro vojenské orgány, u možností 3E i 3F se považuje za zanedbatelnou.

Naproti tomu se předpokládá, že každá JAMC by pro plnění nových požadavků potřebovala alespoň 0,25 FTE. To by celkem pro všech 30 JAMC představovalo  $0,25 \times 30 = 7,5$  FTE, a tedy dodatečné náklady 1,04 mil. EUR za rok (po vynásobení částkou 138,6 tis. EUR).

Všechny uvedené odhady jsou shrnuty v tabulce 39.

Odhad nákladů u ASM	Tisíce EUR za rok		
	3D	3E	3F
	regulační povaha	provozní povaha	regulační na úrovni EU, provozní na místní úrovni
EASA	0	150	150
Vnitrostátní (civilní) orgány	0	1 178,6	1 040
Vnitrostátní (vojenské) orgány	0	0	0
JAMC	0	1 040	1 040
<b>SOUČET</b>	<b>0</b>	<b>2 368,6</b>	<b>2 230</b>

**Tabulka 39: Souhrn hospodářských dopadů u ASM**

Výše uvedené odhady lze převést na bodové hodnocení způsobem uvedeným v tabulce 40.

Specifické cíle / ukazatele výsledků	Možnosti		
	3D	3E	3F
Povaha a regulace ASM	regulační povaha	prov. povaha	regulační na úrovni EU, provozní na místní úrovni
Regulace bezpečnosti jasně oddělena od jiných forem regulace	nemá význam pro hospodářské dopady ASM		
Používání postupu EASA při tvorbě pravidel (v případě ATM/ANS)	nemá význam pro hospodářské dopady ASM		
Normalizační inspekce u ATM/ANS	nemá význam pro hospodářské dopady ASM		
ATM/ANS v rámci EASA pro regulaci bezpečnosti	0	-3	-2
Horizontální pravidla pro systémy řízení	nemá význam pro hospodářské dopady ASM		
Jasně oddělení úloh mezi orgány a poskytovateli služeb	2	2	-2
Základ pro certifikaci poskytovatelů působících ve 4 nebo více státech	2	-2	-2
Zjednodušení (ale jednotná pravidla) v případě AFIS a řízení odbavovací plochy	nemá význam pro hospodářské dopady ASM		
Posouzení dopadu u každého navrhovaného pravidla	nemá význam pro hospodářské dopady ASM		
Styk s ostatními formami regulace	nemá význam pro hospodářské dopady ASM		
Ujednání mezi orgány pro racionální využívání zdrojů	2	-3	-2
Soudržný proces dohledu nad všemi funkcemi ACC	nemá význam pro hospodářské dopady ASM		
<b>SOUČET</b>	<b>6</b>	<b>-6</b>	<b>-8</b>
<b>PRŮMĚRNÉ HODNOCENÍ (□/4 kvantifikované parametry)</b>	<b>1,5</b>	<b>-1,5</b>	<b>-2</b>
<b>VÁŽENÉ HODNOCENÍ (počet bodů x váha 2 u hospodářských dopadů)</b>	<b>3</b>	<b>-3</b>	<b>-4</b>

**Tabulka 40: Bodové hodnocení hospodářských dopadů u ASM**



### 2.9.5 Dopady na životní prostředí

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

### 2.9.6 Sociální dopady

Počty FTE odhadnuté v bodě 2.9.4 jsou velmi nízké. Kromě to se předpokládá, že žádní pracovníci nebudou nuceni změnit zaměstnání či získat nové dovednosti. Všechny tři možnosti jsou tudíž ze sociálního hlediska neutrální.

### 2.9.7 Dopady na další požadavky Společenství mimo současnou působnost EASA

Možnost 3D je plně v souladu s nařízením (ES) č. 551/2004 v rámci SES a s jeho prováděcími pravidly (již uvedené nařízení Komise (ES) č. 2150/2005). Kromě toho lze mít za to, že odpovídá také zásadě státní svrchovanosti nad vzdušným prostorem. Proto by jí mělo být přiřazeno nejvyšší bodové hodnocení (tj. 3) z hlediska dopadů na ostatní právní akty mimo současný mandát EASA.

Naopak možnostem 3F a 3E, které mají dopad nejen na prováděcí pravidla, ale také na otázky většího významu, by mělo být přiřazeno nejnižší možné hodnocení (tj. -3).

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

Podle metodiky popsané v bodě 2.1.2 lze na základě bodového hodnocení v bodech 2.9.3 až 2.9.7 sestavit pro MCA tuto matici:

Vážené hodnocení možností u ASM		3D	3E	3F
typ dopadu	váha	regulační povaha	prov. povaha	regulační na úrovni EU, provozní na místní úrovni
Bezpečnost	3	7,5	-4,5	-6
Hospodářské hledisko	2	3	-3	-4
Životní prostředí	3	0	0	0
Sociální oblast	2	0	0	0
Ostatní předpisy EU	1	3	-3	-3
<b>VÁŽENÝ SOUČET</b>		<b>13,5</b>	<b>-10,5</b>	<b>-13</b>

**Tabulka 41: Multikriteriální analýza pro ASM**

**Z této analýzy je patrné, že celkově kladný dopad by zřejmě měla pouze možnost 3D.**

Možnost 3D má zejména vyšší bodové hodnocení než zbývající dvě možnosti z bezpečnostního a hospodářského hlediska (nulové dodatečné náklady) a současně bude slučitelná s platnými právními předpisy mimo působnost EASA.

Z těchto důvodů agentura možnost 3D (tj. ASM má povahu regulace / veřejné správy jak na úrovni EU, tak na vnitrostátní úrovni) začlenila do svého stanoviska. Státy se ovšem mohou rozhodnout, že funkci ASM na místní úrovni svěří certifikovanému poskytovateli ANS, a tedy z této funkce učinit předmět bezpečnostního dohledu příslušného orgánu.

## 2.10 Malé a střední podniky

### 2.10.1 Alternativní možnosti

V oblasti ATM/ANS působí malé a střední podniky například jako poskytovatelé radionavigačních signálů, které vysílají relativně jednoduché a levné majáky, či provozovatelé letišť, kteří sami poskytují služby TRW na jediném místě, případně služby

AFIS nebo řízení odbavovací plochy. Agentura proto prostřednictvím otázky 6 v dokumentu NPA 2007-16 požádala zainteresované strany, aby se k těmto záležitostem vyjádřily.

V bodě 2.5.2 tohoto posouzení dopadu právních předpisů jsou ohledně malých a středních podniků určeny tyto alternativní možnosti:

- 6A: Umožnit vnitrostátní varianty/odchylky pro malé a střední podniky.
- 6B: Přiměřená společná pravidla pro malé a střední podniky, včetně vlastních prohlášení.
- 6C: Přiměřená společná pravidla pro malé a střední podniky, včetně certifikace.

#### 2.10.2 Cílová skupina a počet dotčených subjektů

V souladu s odhadem v bodě 2.6.2.1 bude každou ze tří možností dotčeno 30 orgánů. Agentura by byla dotčena (z hlediska tvorby pravidel) pouze možnostmi 6B a 6C.

V bodě 2.6.2.3 je navíc uveden odhad, že na poskytování služeb ATM/ANS se v současnosti podílí přibližně 150 provozovatelů letišť (kteří se v oblasti ATM/ANS považují za malé a střední podniky). Pokud by byly rozšířením základního nařízení vytvořeny příznivé podmínky, mohl by se tento počet případně zvýšit o 10 %. Proto se odhaduje, že možností 6A (stávající stav) je dotčeno 150 malých a středních podniků, kdežto možností 6B nebo 6C by jich mohlo být dotčeno 165 (tj. 150 + 10 %).

Podobně dnes podle odhadu v bodě 2.6.2.4 existují tři konstrukční či výrobní organizace, které rovněž poskytují služby ATM/ANS a v této oblasti jsou malými nebo středními podniky. Tento počet platí pro možnost 6A, přičemž v případě možností 6B a 6C by se mohl případně zvýšit ze tří na šest.

Uvedená čísla jsou shrnuta v tabulce 42.

MOŽNOST		Odhadovaný počet:		
Id.	Popis	úřadů pro civilní letectví	malých a středních podniků, z toho:	
			provozovatelů letišť	technických organizací
6A	Vnitrostátní varianty pro malé a střední podniky	30	150	3
6B	Přiměřená společná pravidla a vlastní prohlášení pro malé a střední podniky	30 + agentura	165	6
6C	Přiměřená společná pravidla a certifikace pro malé a střední podniky		165	6

**Tabulka 42: Počet subjektů dotčených problematikou malých a středních podniků**

#### 2.10.3 Bezpečnostní dopady

Podle článku 4 „společných požadavků“ (tj. nařízení Komise (ES) č. 2096/2005) se malé a střední podniky působící v oblasti ATM/ANS mohou rozhodnout požádat o odchylky od těchto požadavků. Při splnění určitých kritérií se někteří poskytovatelé letových navigačních služeb mohou rozhodnout, že nevyužijí příležitost poskytovat přeshraniční

služby, a mohou se zříci práva na vzájemné uznávání. Při neexistenci harmonizovaných kritérií o těchto odchylkách rozhodují NSA případ od případu, což může vést k nejednotnosti. Kromě toho mohou NSA povolovat zvláštní odchylky týkající se požadavků na organizace (např. odpovědných vedoucích pracovníků, představitelů a hierarchických propojení), na odpovědnost či pojištění, jakož i na výcvik a způsobilost pracovníků poskytujících služby AFIS.

Zde je třeba připomenout, že v bodě 2.3.4 je uveden seznam možných budoucích výzev v oblasti bezpečnosti, z nichž některé se týkají také malých a středních podniků poskytujících služby ATM/ANS na menších letištích otevřených veřejnosti, například:

- další rozvoj regionálních letišť daný přetížením velkých letišť a dalšími ekonomickými faktory, který povede k nárůstu složitosti provozu na středních a nízkých hladinách,
- trvalý růst všeobecného letectví, a zejména rostoucí využívání velmi lehkých tryskových letounů (VLJ), které jsou provozně a ekonomicky schopné zajišťovat pro malá letiště služby aerotaxi, což přispívá ke zvyšování složitosti a intenzity provozu na nízkých hladinách,
- zahájení provozního používání postupů pro přibližování podle přístrojů založených na systému EGNOS, které rovněž zvýší možnosti využití malých letišť,
- postupy letu podle přístrojů pro vrtulníky,
- provozní využívání bezpilotních systémů (UAS), které tvoří rostoucí a potenciálně významnou kategorii budoucích uživatelů nevyhrazeného vzdušného prostoru.

Možnost 6A v podstatě znamená zachování stávajícího článku 4 „společných požadavků“, který umožňuje značně odlišné vnitrostátní varianty za cenu odepření vzájemného uznávání. Naopak možnost 6B i možnost 6C by vedly ke společným pravidlům. V případě možnosti 6B by se dodržování pravidel ověřovalo především prostřednictvím „vlastního prohlášení“, v případě možnosti 6C pak prostřednictvím obvyklého postupu certifikace ANSP.

Na základě výše uvedených úvah jsou bezpečnostní dopady tří zvažovaných možností shrnuty v tabulce 43.

Specifické cíle / ukazatele výsledků	Možnosti		
	6A	6B	6C
<b>Bezpečnostní regulace malých a středních podniků v oblasti ATM/ANS</b>	<b>vnitrostátní varianty</b>	<b>přiměřená společná pravidla + vlastní prohlášení</b>	<b>přiměřená společná pravidla + certifikace</b>
Bezpečnost jasně oddělena od jiné regulace	nemá význam pro malé a střední podniky		
Používání postupu EASA při tvorbě pravidel	-3	3	3
Normalizační inspekce u ATM/ANS	-1	1	1
ATM/ANS v bezpečnostním rámci EASA	-1	2	2
Horizontální pravidla pro systémy řízení	jde nad rámec tohoto bodu		
Oddělení úloh orgánů a poskytovatelů služeb	nemá význam pro tento bod		
Základ pro certifikaci poskytovatelů působících ve 4 nebo více státech	nemá význam pro malé a střední podniky		
Zjednodušení (ale jednotná pravidla) v případě AFIS a řízení odbavovací plochy	-3	3	1
Posouzení dopadu u každého navrhovaného pravidla	-1	3	3
Styk s ostatními formami regulace	nemá význam pro malé a střední podniky		
Ujednání mezi orgány pro racionální využívání zdrojů	nemá význam pro malé a střední podniky		
Soudržný proces dohledu nad všemi funkcemi ACC	nemá význam pro tento bod		
<b>SOUCET</b>	<b>-9</b>	<b>12</b>	<b>10</b>
<b>PRŮMĚRNÉ HODNOCENÍ (□/5 kvantifikovaných parametrů)</b>	<b>-1,8</b>	<b>2,4</b>	<b>2</b>
<b>VÁŽENÉ HODNOCENÍ (počet bodů x váha 3 u bezpečnosti)</b>	<b>-5,4</b>	<b>7,2</b>	<b>6</b>

**Tabulka 43: Bezpečnostní dopady možností týkajících se malých a středních podniků**

Z tabulky 43 je zřejmé, že možnost 6A není z bezpečnostního hlediska optimální, zatímco možnost 6B a možnost 6C bezpečnostním potřebám odpovídají ve srovnatelné míře.

#### 2.10.4 Hospodářské dopady

Vzhledem k tomu, že možnost 6A odráží stávající situaci, předpokládá se, že by z ní nevyplývaly ani dodatečné náklady ani úspory. Dodatečné náklady u možností 6B a 6C se proto odhadují ve srovnání s možností 6A, která slouží jako referenční.

S možností 6B ani s možností 6C by nebyly spojeny žádné dodatečné náklady pro agenturu v oblasti certifikace (s úlohou agentury se ve vztahu k malým a středním podnikům nepočítá) ani v oblasti normalizace (tyto náklady jsou již odhadnuty v bodě 2.6.4.1).

U obou těchto možností se naproti tomu odhaduje, že by bylo třeba 1 FTE věnovat na tvorbu pravidel pro malé a střední podniky, což by znamenalo náklady ve výši 150 tis. EUR za rok.

V současnosti musejí NSA o odchylkách rozhodovat případ od případu a izolovaně (tj. možnost 6A). Naopak u možností 6B a 6C by existovala společná pravidla, společné přijatelné prostředky prokazování shody a společné pokyny. Protože však na malé a střední podniky v každém případě připadá jen malý objem práce NSA, předpokládá se, že jak možnost 6B, tak možnost 6C by pro tyto orgány znamenala jen malý přínos z hlediska ušetřené práce (pouze 0,1 FTE).

Jelikož počet dotčených orgánů byl odhadnut na 30, celkový ušetřený objem práce bude tedy roven  $30 \times 0,1 = 3$  FTE, což při nákladech 138,6 tis. EUR na FTE znamená úspory ve výši  $138,6 \times 3 = 415,8$  tis. EUR za rok.

Na 150 provozovatelů letišť se již vztahují předpisy v rámci možnosti 6A, takže pro ně by tato možnost neznamovala ani zvýšení ani snížení nákladů.

Pokud jde o možnost 6B (společná pravidla plus vlastní prohlášení), odhaduje se, že by každý ze 165 (tj. 150 plus 10 %) dotčených provozovatelů letišť musel věnovat asi 0,2 FTE na obeznámení se s pravidly. Tento přírůstek práce však bude vyvážen tím, že odpadne nutnost vyjednávat s příslušným orgánem o odchylkách. Jinými slovy lze mít za to, že se oba tyto účinky vyrovnávají, a protože pracovní náročnost „vlastního prohlášení“ je zanedbatelná, možnost 6B lze pokládat za nákladově neutrální pro tyto subjekty.

Naopak možnost 6C by si vyžádala dodatečnou pracovní zátěž v odhadované výši 0,1 FTE na proces certifikace každého z malých a středních podniků. To znamená celkem  $0,1 \times 165 = 16,5$  FTE  $\times$  138 600 EUR = 2 286 900 EUR za rok.

Obdobně u šesti technických organizací, na které by mohla mít možnost 6C vliv, lze náklady odhadnout na  $0,1$  FTE  $\times$  6 subjektů = 0,6 FTE  $\times$  138,6 tis. EUR = 83 tis. EUR za rok.

Odhad nákladů u malých a středních podniků	Tisíce EUR za rok		
	6A	6B	6C
	vnitrostátní varianty	přiměřená společná pravidla + vlastní prohlášení	přiměřená společná pravidla + certifikace
EASA	0	150	150
Vnitrostátní orgány	0	-415,8	-415,8
Provozovatelé letišť	0	0	2 286,9
Technické organizace	0	0	83
<b>SOUCET</b>	<b>0</b>	<b>-265,8</b>	<b>2 104,1</b>

**Tabulka 44: Finanční dopady u malých a středních podniků**

**Z výše uvedeného je zřejmé, že možnost 6A je nákladově neutrální a zjednodušení systému podle možnosti 6B povede k drobným ekonomickým úsporám. Naopak možnost 6C by byla spojena s náklady ve výši kolem 2 mil. EUR za rok, které by musely hradit malé a střední podniky.**

Souhrnně lze tedy možnosti 6A přiřadit neutrální bodové hodnocení (tj. 0), možnosti 6B mírně kladné hodnocení (tj. 1) a možnosti 6C hodnocení výrazně záporné (tj. -3). Tyto bezrozměrné hodnoty je v případě hospodářských dopadů třeba vynásobit „váhou“ 2.

#### *2.10.5 Dopady na životní prostředí*

Možnost 6A je z hlediska životního prostředí nutné považovat za neutrální, protože nemění stávající stav. Naopak možnost 6B i možnost 6C mohou prostřednictvím společných pravidel a vzájemného uznávání přispět k většímu využívání menších letišť, a tím snížit hluk a znečištění v přetíženějších oblastech. Jejich mírně kladný dopad na životní prostředí (tj. +1) je tedy třeba vynásobit „váhou“ 3.

#### *2.10.6 Sociální dopady*

Počet dotčených FTE na jeden subjekt odhadnutý v bodě 2.10.4 je zanedbatelný, a všechny tři možnosti musejí být tudíž ze sociálního hlediska považovány za neutrální.

#### *2.10.7 Dopady na další požadavky Společenství mimo současnou působnost EASA*

Možnost 6A je v souladu s prováděcími pravidly přijatými v rámci SES postupem projednání ve výborech. Zbývající dvě možnosti by si vyžádaly, aby byl v patřičném okamžiku zrušen článek 4 „společných požadavků“.

Zde je třeba připomenout, že Rada v roce 1985 zavedla „nový přístup“<sup>60</sup> k bezpečnosti výrobků na jednotném trhu. Na jedné straně je vůdčí zásadou „nového přístupu“ ochrana občanů, ale na druhé straně je jeho cílem také:

- zajistit vzájemné uznávání,
- usnadnit vstup malých a středních podniků na trh,
- zjednodušit požadavky a současně zajistit jejich jednotnost,
- pokud tomu nic nebrání, umožnit vlastní prohlášení subjektu, který výrobek nabízí.

S ohledem na výše uvedené se zdá být jasné, že:

- možnost 6A se úplně odklání od „nového přístupu“, a její bodové hodnocení by tudíž mělo být záporné (tj. -2),
- možnost 6B naopak plně uplatňuje zásady „nového přístupu“, včetně možnosti „vlastního prohlášení“ (bodové hodnocení +3),
- možnost 6C rovněž směřuje k „novému přístupu“, ale zavádí certifikační proces (hodnocení +1).

<sup>60</sup> Usnesení Rady ze dne 7. května 1985 o novém přístupu k technické harmonizaci a normám (Úř. věst. C 136, 4.6.1985, s. 1).

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

Podle metodiky popsané v bodě 2.1.2 lze na základě bodového hodnocení v bodech 2.10.3 až 2.10.7 následně sestavit pro MCA tuto matici:

Vážené hodnocení možností u malých a středních podniků		6A	6B	6C
typ dopadu	váha	vnitrostátní varianty	přiměřená společná pravidla + vlastní prohlášení	přiměřená společná pravidla + certifikace
Bezpečnost	3	-5,4	7,2	6
Hospodářské hledisko	2	0	2	-6
Životní prostředí	3	0	3	3
Sociální oblast	2	0	0	0
Ostatní právní předpisy EU	1	-2	3	1
<b>VÁŽENÝ SOUČET</b>		<b>-7,4</b>	<b>15,2</b>	<b>4</b>

**Tabulka 45: Multikriteriální analýza pro malé a střední podniky**

**Z výše uvedeného je zřejmé, že možnost 6A má celkově záporný dopad. Ze zbývajících dvou možností je bodové hodnocení možnosti 6B zhruba čtyřikrát lepší než u možnosti 6C.**

Možnost 6B má vyšší hodnocení než možnost 6C zejména z hospodářského hlediska a z hlediska vztahu k ostatním právním předpisům Společenství.

Z těchto důvodů agentura možnost 6B (tj. společná, ale přiměřená pravidla a možnost vlastního prohlášení pro malé a střední podniky) začlenila do svého stanoviska.

## **2.11 Certifikace celoevropských ANSP**

### *2.11.1 Alternativní možnosti*

V bodě 2.52 jsou pro certifikaci celoevropských ANSP určeny tyto alternativní možnosti:

- 8A: „Nedělat nic“, což znamená, že všichni ANSP podléhají dohledu ze strany NSA.
- 8B: Poskytovatelé nabízející služby ve více než jednom státě (včetně omezených přeshraničních služeb) jsou pod dohledem agentury.
- 8C: „Jednotliví“ poskytovatelé nabízející služby ve čtyřech nebo více státech jsou pod dohledem agentury.

Možnost 8C zejména:

- nezahrnuje omezené přeshraniční služby, které se nikdy netýkají čtyř států,
- nezahrnuje poskytování ATS v jednom FAB, pokud je organizováno formou spolupráce řady národních ATSP, kteří přes existenci společného projektu zůstávají nezávislými subjekty,
- **zahrnuje** jednotlivé poskytovatele ATS ve FAB, který pokrývá alespoň čtyři státy. V tomto případě tedy bude pod dohledem agentury **maastrichtské** oblastní středisko řízení letového provozu v horním vzdušném prostoru.

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

Žádnou z možností nejsou v žádném případě dotčena odvětví výroby a údržby, protože neposkytují příslušné služby. Dotčení nejsou ani uživatelé vzdušného prostoru, neboť na ty se vztahují jiné certifikační režimy.

Možnost 8A by měla dopad na všech 30 NSA (ale nikoli na agenturu). Na ANSP by dopad neměla, protože na ty se již vztahuje povinnost certifikace.

Možnosti 8B a 8C by měly dopad na všech 30 NSA i na agenturu. Pokud jde o poskytovatele navigačních služeb, dotčeny by mohly být tyto typy subjektů:

- poskytovatelé signálů družicové navigace, například EGNOS či Galileo,
- poskytovatelé služeb komunikačních sítí – pevných, mobilních či obojích,
- poskytovatelé přehledových údajů ve dvou nebo více státech,
- poskytovatelé leteckých informací ve dvou nebo více státech (např. GroupEAD nebo možný budoucí poskytovatel služeb SWIM),
- jednotliví poskytovatelé služeb ATS ve dvou nebo více státech.

Počet těchto subjektů se v případě možnosti 8C odhaduje přibližně na 10.

Možností 8B by byli dotčeni všichni národní ATSP, protože v omezeném měřítku poskytují přeshraniční služby. V případě této možnosti se tedy počet dotčených subjektů odhaduje na  $30 + 10 = 40$ .

Id.	MOŽNOST Popis	Odhadovaný počet:	
		orgánů	ANSP
8A	Všichni poskytovatelé pod dohledem NSA	30	0
8B	Všichni poskytovatelé nabízející služby ve více než jednom státě (včetně přeshraničních služeb) pod dohledem EASA	30 + agentura	40
8C	Pouze poskytovatelé služeb ve 4 nebo více státech pod dohledem EASA		10

**Tabulka 46: Dotčení celoevropští poskytovatelé**

### 2.11.3 Bezpečnostní dopady

Dotčení poskytovatelé jsou většinou složitými organizacemi, které poskytují důmyslné služby prostřednictvím využívání rozsáhlých a vzájemně propojených technických systémů. Pro dohled nad nimi jsou však k dispozici poměrně omezené zdroje. Zkušenosti získané z probíhajících složitých certifikačních projektů (certifikace maastrichtského ACC nebo systému EGNOS) ukazují, že je nutná spolupráce mezi příslušnými orgány, a to bez ohledu na to, který z nich nakonec podepíše osvědčení. To by platilo i v případě, že by se zákonodárce rozhodl svěřit právní odpovědnost za certifikaci agentuře. Agentura by nezbytně potřebovala zdroje, které jsou nyní k dispozici v NSA.

Předpokládá se tudíž, že u těchto složitých poskytovatelů budou certifikace a dohled kolektivním úsilím – alespoň do té doby, než společenství regulačních orgánů vytvoří regulační postupy pro příslušnou oblast, která se předmětem regulace stala teprve nedávno. Na každou ze tří možností je tedy třeba pohlížet jako na velice příznivou, protože její provádění bude doprovázeno soustředěním nejlepších zdrojů dostupných v kontinentálním měřítku, což následně usnadní vzájemné uznávání a v nutných případech také okamžitou výměnu informací o bezpečnosti. Lze ovšem očekávat, že možnosti 8B a 8C by přinesly určitou výhodu, protože agentura má značnou praxi v řešení složitých certifikačních projektů v ostatních oblastech letectví a tyto zkušenosti může využít i pro oblast ATM/ANS. Současně se ale uznává, že vzhledem ke svému umístění a mnohonárodnímu složení pracovních sil nemusí být agentura plně uzpůsobena pro dohled nad organizacemi rozptýlenými po celém území Společenství. V případě možnosti 8B by se proto uvedená výhoda pravděpodobně neprojevila. Dlouhodobější vývoj by vedl k postupnému převádění zdrojů z NSA do agentury, což by podle předpokladů zajišťovalo stabilní výsledek u možnosti 8C, kdežto výše zmíněná nevýhoda možnosti 8B by se ještě zvětšila.

Závěrem lze uvést, že z hlediska bezpečnosti se možnostem 8A a 8B přiřazuje stejné kladné bodové hodnocení +2 a možnost 8C má hodnocení ještě vyšší, tj. +3. Všechny počty bodů je zde třeba vynásobit „váhou“ 3.

#### 2.11.4 Hospodářské dopady

Jelikož na ANSP se již vztahuje povinnost certifikace na základě článku 7 nařízení (ES) č. 550/2004, nebude se v tomto posouzení dopadu právních předpisů zkoumat dopad jednotlivých možností na náklady certifikace jako takové. Místo toho bude pozornost zaměřena na změny těchto nákladů v závislosti na zvolené možnosti.

V čl. 2 odst. 3 nařízení (ES) č. 550/2004 v rámci SES je stanoveno, že ve vztahu k nadnárodním poskytovatelům musejí státy případ od případu uzavírat zvláštní ujednání pro účely kolektivního dohledu. Tento proces uzavírání a řízení mnohostranných ujednání může být bezpochyby pracovně náročný. U možnosti 8A se předpokládá, že každý NSA na tyto činnosti v průměru věnuje asi 0,5 FTE, což představuje náklady 0,5 FTE x 30 dotčených NSA = 15 FTE x 138,6 tis. EUR = 2,079 mil. EUR za rok.

V případě možností 8B a 8C nebudou na základě článku 10 základního nařízení zapotřebí ani zdoluhavá vyjednávání mezi NSA ani mnohostranné dohody. Díky tomu by NSA mohly uspořit kolem 2 mil EUR za rok. Ani tyto možnosti by nic nezměnily pro ANSP, kteří jsou v každém případě předmětem certifikace.

Agentura ovšem bude muset na takovéto složité certifikační projekty vynakládat určitou práci, i když bude využívat zdrojů dostupných v NSA. Odhaduje se, že pro každého celoevropského ANSP bude agentura na certifikaci a dohled v průměru potřebovat asi 0,4 FTE za rok.

U možnosti 8C se tedy náklady odhadují na: 0,4 FTE x 10 ANSP = 4 FTE x 150 tis. EUR = 600 tis. EUR za rok.

V případě možnosti 8B se odhadují na: 0,4 FTE x 40 ANSP = 16 FTE x 150 tis. EUR = 2,4 mil. EUR za rok.

Odhad nákladů u celoevropských ANSP	Tisíce EUR za rok		
	8A	8B	8C
	Všichni ANSP pod dohledem NSA	Všichni ANSP s přeshraničními službami pod dohledem EASA	ANSP působící ve 4 státech pod dohledem EASA
EASA	0	2 400	600
NSA	2 079	0	0
ANSP	0	0	0
<b>SOUČET</b>	<b>2 079</b>	<b>2 400</b>	<b>600</b>

**Tabulka 47: Odhadované náklady na dohled nad celoevropskými poskytovateli**

Možnost 8C bude nejlevnější, a proto je jí třeba přiřadit maximální počet bodů: 3 x „váha“ 2 = 6. Naproti tomu dopad možností 8A a 8B by se měl pokládat za mírně záporný (tj. hodnocení -1 x 2 = -2).

#### 2.11.5 Dopady na životní prostředí

Všechny zvažované možnosti jsou z hlediska vlivu na životní prostředí neutrální.



### 2.11.6 Sociální dopady

Vzhledem k omezenému počtu dotčených pracovníků se má za to, že volba kterékoli možnosti bude mít ze sociálního hlediska neutrální dopad.

### 2.11.7 Dopady na další požadavky Společenství mimo současnou působnost EASA

Cílem předpisů o SES je odstranit rozdrobenost letecké scény v EU a stejný cíl se zdůrazňuje také ve zmíněné zprávě HLG. Kromě toho ES podepsalo dohodu o vzájemné spolupráci s Evropskou kosmickou agenturou (ESA)<sup>61</sup>, která v současnosti nemá na úrovni EU protějšek pro účely bezpečnostní regulace celkového leteckého systému. Totéž platí pro Evropský úřad pro dohled nad GNSS (GSA)<sup>62</sup>. Nelze také vyloučit, že díky programu SESAR vzniknou další celoevropští ANSP.

Se zohledněním těchto faktorů lze dopady odhadnout způsobem uvedeným v tabulce 48.

Specifické cíle / ukazatele výsledků	Možnosti		
	8A	8B	8C
<b>Regulace celoevropských ANSP</b>	<b>Všichni ANSP pod dohledem NSA</b>	<b>Všichni s přeshraničními službami pod dohledem EASA</b>	<b>Skutečně celoevropští pod dohledem EASA</b>
Bezpečnost oddělena od jiné regulace	-2	3	3
Postup EASA při tvorbě pravidel	v tomto bodě nemá význam		
Normalizační inspekce	v tomto bodě nemá význam		
ATM/ANS v bezpečnostním rámci EASA	-3	3	1
Pravidla pro systémy řízení	v tomto bodě nemá význam		
Jasně oddělení úloh mezi orgány a poskytovateli služeb	v tomto bodě nemá význam		
Certifikace poskytovatelů působících ve 4 státech	-3	3	3
Zjednodušení (ale jednotná pravidla) v případě AFIS a řízení odbavovací plochy	v tomto bodě nemá význam		
Posouzení dopadu u každého pravidla	v tomto bodě nemá význam		
Styk s ostatními formami regulace	-2	3	3
Racionální využívání zdrojů	-1	2	1
Dohled nad všemi funkcemi ACC	v tomto bodě nemá význam		
<b>SOUCET</b>	<b>-11</b>	<b>14</b>	<b>11</b>
<b>PRŮMĚRNÉ HODNOCENÍ (□/5 kvantifikovaných parametrů)</b>	<b>-2,2</b>	<b>2,8</b>	<b>2,2</b>
<b>VÁŽENÉ HODNOCENÍ (počet bodů x 1)</b>	<b>-2,2</b>	<b>2,8</b>	<b>2,2</b>

**Tabulka 48: Dopad na ostatní právní předpisy u celoevropských ANSP**

<sup>61</sup> Rámcová dohoda mezi Evropským společenstvím a Evropskou kosmickou agenturou (Úř. věst. L 261, 6.8.2004, s. 64).

<sup>62</sup> Zřízený nařízením Rady (ES) č. 1321/2004 ze dne 12. července 2004 o zřízení řídicích struktur pro evropské družicové navigační programy (Úř. věst L 246, 27.7.2004, s. 1).

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

Na základě bodového hodnocení v předchozích bodech byla podle metodiky popsané v bodě 2.1.2 vypracována tato matice MCA:

Vážené hodnocení možností u celoevropských ANSP		8A	8B	8C
typ dopadu	váha	Všichni ANSP pod dohledem NSA	Všichni ANSP s přeshraničními službami pod dohledem EASA	Skutečně celoevropští ANSP pod dohledem EASA
Bezpečnost	3	6	6	9
Hospodářské hledisko	2	-2	-2	6
Životní prostředí	3	0	0	0
Sociální oblast	2	0	0	0
Ostatní předpisy EU	1	-2,2	2,8	2,2
<b>VÁŽENÝ SOUČET</b>		<b>1,8</b>	<b>6,8</b>	<b>17,2</b>

**Tabulka 49: Multikriteriální analýza pro celoevropské ANSP**

**MCA ukazuje, že žádná z možností nemá celkově záporný dopad, ale možnost 8C má mnohem lepší bodové hodnocení než kterákoli z možností 8A a 8B.**

Možnost 8C je hodnocena lépe než ostatní zejména z bezpečnostního a hospodářského hlediska.

Proto agentura možnost 8C (tj. agentura bude mít na starosti certifikaci a dohled u jednotlivých subjektů poskytujících služby ANS ve čtyřech nebo více státech) začlenila do svého stanoviska.

### 3. Závěry

Na základě posouzení dopadů všech zvažovaných možností ve světle specifických cílů navrhované politiky, které bylo provedeno z hlediska bezpečnostních, hospodářských, environmentálních a sociálních aspektů, jakož i ve vztahu k ostatním politikám, se agentura domnívá, že rozšíření jejích pravomocí na bezpečnostní regulaci ATM/ANS je opodstatněné, zejména s ohledem na jeho bezpečnostní a hospodářské přínosy.