



## LETECKÁ DOPRAVA: JEDNOTNÉ EURÓPSKE NEBO

Iniciatíva Jednotné európske nebo sa zameriava na zvyšovanie efektivity manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb tým, že znižuje roztrieštenosť európskeho vzdušného priestoru. Táto prebiehajúca iniciatíva má celoeurópsky charakter a je otvorená susedným krajinám.

### PRÁVNÝ ZÁKLAD

Článok 100 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

### CIELE

Iniciatíva Jednotné európske nebo sa začala v roku 1999 s cieľom zlepšiť výkonnosť manažmentu letovej prevádzky (ATM<sup>[1]</sup>) a leteckých navigačných služieb (ANS<sup>[2]</sup>) prostredníctvom lepšej integrácie európskeho vzdušného priestoru. Uvádzané prínosy Jednotného európskeho neba by mohli byť značné: v porovnaní s rokom 2004 by sa touto iniciatívou (po dokončení okolo roku 2030 – 2035) mohla strojnásobiť kapacita vzdušného priestoru, znížiť náklady na ATM, desaťnásobne zvýšiť bezpečnosť a znížiť vplyv leteckej dopravy na životné prostredie o 10 %<sup>[3]</sup>.

### DOSIAHNUTÉ VÝSLEDKY

Iniciatíva Jednotné európske nebo sa začala ako reakcia na to, že v dôsledku leteckej navigácie dochádzalo k meškaniam, ktorých počet v Európe vyvrcholil koncom deväťdesiatych rokov. Cieľom iniciatívy Jednotné európske nebo je znížiť fragmentáciu európskeho vzdušného priestoru (medzi členskými štátmi a pri jeho využívaní, pokiaľ ide o civilné a vojenské letectvo a technológie), čím sa rozšíri jeho kapacita a zvýši účinnosť manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb. Táto iniciatíva má celoeurópsky charakter a na jej vykonávaní sa môžu zúčastňovať susedné krajiny. V praxi by výsledkom iniciatívy Jednotné európske nebo malo byť skrátenie trvania letu (vďaka kratším trasám a nižšiemu počtu meškaní), a v dôsledku toho zníženie nákladov na let a emisií z lietadiel. Prvý súbor spoločných požiadaviek, ktorým bolo ustanovené Jednotné európske nebo, bol prijatý v roku 2004

[1]Manažment letovej prevádzky (ATM) zaisťuje bezpečný a efektívny pohyb lietadla počas všetkých fáz prevádzky (vrátane letových prevádzkových služieb, riadenia vzdušného priestoru a riadenia toku letovej prevádzky).

[2]Letecké navigačné služby (ANS) sú všetky služby poskytované pre leteckú navigáciu vrátane letových prevádzkových služieb, komunikačných, navigačných alebo sledovacích služieb, meteorologických služieb a leteckých informačných služieb.

[3]Toto sú „oficiálne“ ciele iniciatívy Jednotné európske nebo, ktorých pôvod je nejasný.



(Jednotné európske nebo I); zahŕňal [nariadenie \(ES\) č. 549/2004](#), ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba, [nariadenie \(ES\) č. 550/2004](#) o poskytovaní letových navigačných služieb, [nariadenie \(ES\) č. 551/2004](#) o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi<sup>[4]</sup> a [nariadenie \(ES\) č. 552/2004](#) o interoperabilite siete manažmentu letovej prevádzky. Tento rámec bol zmenený a doplnený v roku 2009 (Jednotné európske nebo II), aby zahŕňal mechanizmy založené na výkonnosti ([nariadenie \(ES\) č. 1070/2009](#)). Taktiež bol doplnený o pravidlá EÚ pre bezpečnosť letectva (a súvisiace právomoci Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva), ktorých pôsobnosť bola rozšírená na ATM, ANS a prevádzky letísk<sup>[5]</sup>. Zároveň bolo prijatých niekoľko vykonávacích predpisov a technických noriem, a to buď zo strany Komisie prostredníctvom komitologického postupu, alebo menej často zo strany tvorcov právnych predpisov<sup>[6]</sup>.

Tento ucelený regulačný rámec významne podporil reštrukturalizáciu európskeho vzdušného priestoru a poskytovanie ANS. To okrem iného viedlo k: oddeleniu regulačných funkcií od poskytovania služieb; väčšej flexibilitě v civilnom aj vojenskom využívaní vzdušného priestoru; interoperabilite zariadení; harmonizovanej klasifikácii horného vzdušného priestoru<sup>[7]</sup>; spoločnému systému spoplatňovania ANS; a spoločným požiadavkám na riadiacich letovej prevádzky. Ďalej ním boli určené kľúčové zložky, ktoré tvoria štruktúru Jednotného európskeho neba:

- V systéme výkonnosti ANS<sup>[8]</sup> boli stanovené záväzné ciele výkonnosti v kľúčových oblastiach, ako je bezpečnosť<sup>[9]</sup>, životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť a stimuly, na zvýšenie celkovej účinnosti ATM a ANS. Ciele výkonnosti prijíma Komisia komitologickým postupom<sup>[10]</sup>. Pri stanovovaní týchto cieľov a monitorovaní implementácie systému výkonnosti pomáha orgán zodpovedný za preskúmanie výkonnosti vymenovaný Komisiou.
- Úlohou manažéra siete (v súčasnosti je ním organizácia Eurocontrol<sup>[11]</sup>) je zlepšiť výkonnosť siete leteckej dopravy v EÚ. Manažér siete kontroluje sieťové funkcie, k čomu treba pristupovať centralizovaným spôsobom, ako napr. v prípade koncepcie európskej siete trati, manažmentu toku letovej prevádzky (ATFM) a koordinácie rádiových frekvencií využívaných všeobecnou letovou prevádzkou.

---

[4]Z letiska na letisko, keďže letiská slúžia ako vstupné a výstupné body do vzdušného priestoru a z neho. Ide o prístup označovaný ako „gate to gate“.

[5]Podľa [nariadenia Európskeho parlamentu a Rady \(ES\) č. 1108/2009](#).

[6]Podobne ako [smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/23/ES](#) o preukaze spôsobilosti Spoločenstva pre riadiaceho letovej prevádzky.

[7]Vzdušný priestor je klasifikovaný podľa Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve na triedy, ktoré sa označujú ako vzdušné priestory triedy A až G. Pravidlá prevádzky a poskytované služby sa líšia v závislosti od danej triedy.

[8]Zriadený [nariadením Komisie \(EÚ\) č. 691/2010](#).

[9]Stav v roku 2015.

[10]Prvé referenčné obdobie pre systém sledovania výkonnosti zahŕňa kalendárne roky 2012 – 2014. Od roku 2015 sa každé referenčné obdobie vzťahuje na päť kalendárnych rokov.

[11]Európska organizácia pre bezpečnosť leteckej prevádzky (Eurocontrol) je celoeurópska medzivládna civilno-vojenská organizácia, ktorá vznikla v roku 1963 a ktorej cieľom je zaistiť bezpečnosť v oblasti manažmentu letovej prevádzky. Eurocontrol tvorí 41 zmluvných štátov. S cieľom implementovať politiku jednotného európskeho neba bola uzavretá dohoda o spolupráci medzi organizáciou Eurocontrol a Európskou úniou. Komisia v roku 2011 určila Eurocontrol za prvého „manažéra siete“ Jednotného európskeho neba do konca roku 2019. Organizácia Eurocontrol bola tiež vymenovaná za prvý „orgán na kontrolu výkonnosti“ SES počas obdobia 2010 – 2016.



- Funkčné bloky vzdušného priestoru (FAB) sú určené na nápravu fragmentácie európskeho vzdušného priestoru tým, že ho reštrukturalizujú na základe tokov letovej prevádzky, nie podľa štátnych hraníc. Umožní sa tým užšia spolupráca (t. j. lepšie riadenie vzdušného priestoru, optimalizácia siete letových trás a úspory z rozsahu vďaka integrácii služieb) alebo dokonca zlúčenie poskytovateľov služieb cez hranice jednotlivých štátov, čím by došlo k zníženiu nákladov na ANS. V každom FAB dotknuté členské štáty spoločne určia jedného alebo niekoľkých poskytovateľov ATS<sup>[12]</sup>. Doteraz bolo schválených deväť FAB zahŕňajúcich 31 krajín<sup>[13]</sup>.
- Spoločný podnik SESAR (Single European Sky ATM Research) bol zriadený v roku 2007 a spravuje technologický a priemyselný rozmer Jednotného európskeho neba, t. j. vývoj a zavádzanie nového európskeho systému ATM. Celkové odhadované náklady na vývojovú fázu programu SESAR (na obdobie 2008 – 2024) predstavujú 3,7 miliardy EUR, na ktorých sa budú rovnakým dielom podieľať EÚ, Eurocontrol a priemysel. Na fázu zavádzania (t. j. fázu inštalácie nových systémov v širokom meradle v rokoch 2015 – 2035) môže byť nutné vynaložiť viac ako 30 miliárd EUR, ktoré bude financovať odvetvie letectva (90 %) a EÚ (10 %).

V dôsledku toho sa zdá, že napriek ročným výkyvom sa účinnosť ATM v Európe zlepšuje. Priemerné meškanie na trase a na letisku spôsobené manažmentom toku letovej prevádzky (ATFM) kleslo z 1,43 minúty na let v roku 2008 na 0,86 minúty v roku 2016 (súčasný výkonnostný cieľ je 0,5 minúty meškania na let). Priemerné letiskové meškania pri prilete spôsobené ATFM zaznamenali rovnaký trend, poklesli z približne 1 minúty na let v roku 2008 na 0,75 minúty v roku 2016. Podobne zrejme klesá priemerné horizontálne predĺženie priamej trasy<sup>[14]</sup> (na základe posledného predloženého letového plánu), a to z 5,03 % v roku 2009 na 4,82 % v roku 2016, pričom trasy letov sú priemerne o 4,82 % dlhšie než je „najpriamejšia trasa“, pričom súčasný výkonnostný cieľ je 4,1 %. Zlepšila sa aj nákladová efektívnosť: napriek nižšiemu než plánovanému dopytu po doprave a súvisiacemu poklesu plánovaných príjmov klesli (skutočné) náklady na traťovú jednotku služieb o 16,7 % v oblasti SES v rokoch 2009 až 2014<sup>[15]</sup>.

Treba poznamenať, že súčasné zlepšenia je možné sčasti vysvetliť dosť „nízkou“ prevádzkou z dôvodu ekonomického poklesu (úroveň prevádzky v roku 2016 sotva dosiahla úroveň z roku 2008). Zatiaľ čo objem dopravy sa od polovice roku 2013 opäť zvyšuje, súčasné trendy zrejme nebudú postačovať na dosiahnutie (veľmi ambiciózných) cieľov SES<sup>[16]</sup>. V skutočnosti, napriek pokroku, ktorý sa dosiahol v uplynulých 10 rokoch, nie je plná integrácia európskeho vzdušného priestoru

[12]Pod ATS sa rozumejú rôzne letové informačné služby, pohotovostné služby, letové poradné služby a služby riadenia letovej prevádzky.

[13]Všetky členské štáty a Bosna a Hercegovina, Nórsko a Švajčiarsko. Tieto FAB (ktoré sú stanovené na základe vzájomnej dohody medzi štátmi podľa tzv. prístupu zdola nahor), sú však stále vo veľkej miere viazané na hranice jednotlivých štátov a nie vždy odrážajú dopravné toky.

[14]Ide o rozdiel medzi skutočnou trasou letu (medzi konečnými miestami odletu a priletu v okruhu 30 námorných míľ okolo letísk) a priamou trasou, ktorej výsledkom je trasa „preletená navyše“.

[15]Treba však poznamenať, že v roku 2009 boli náklady na jednotku služieb obzvlášť vysoké (náklady na jednotku služieb sa používajú na výpočet poplatkov, ktoré platia letecké spoločnosti za služby ATM.)

[16]Napríklad súčasný cieľ energetickej efektívnosti by mal viesť k ďalšiemu zníženiu nákladov o 15,5 % v jednotkovej cene za službu medzi rokmi 2015 a 2019.



ešte zďaleka ukončená. Iniciatíva SES (ktorej dokončenie sa v žiadnom prípade neočakáva do roku 2030 – 2035) čelí ťažkostiam a odporu najmä z dôvodu jej širokého zamerania. V júni 2013 Komisia navrhla nový súbor pravidiel na riešenie otázok efektívnosti a výkonnosti, ako aj súčasnej nevyhovujúcej inštitucionálnej štruktúry. O týchto návrhoch sa stále diskutuje<sup>[17]</sup>.

## ÚLOHA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

Parlament sa pragmatickým prístupom vždy usiloval o odstránenie prekážok v realizácii iniciatívy Jednotné európske nebo. V súvislosti s tým dôrazne a úspešne trval na tom, že v súvislosti s flexibilným využívaním vzdušného priestoru je nutné nadviazať úzku spoluprácu medzi civilným a vojenským sektorom, hoci členské štáty sa zatiaľ zdráhajú touto problematikou zaoberať. Parlament tiež navrhol vytvorenie poradného orgánu pre odvetvie, ktorý zúčastneným stranám umožní informovať Komisiu o technických aspektoch iniciatívy Jednotné európske nebo. Okrem toho Parlament vždy zdôrazňoval kľúčovú úlohu organizácie Eurocontrol pri realizácii SES a nutnosť podporovať spoluprácu so susednými krajinami s cieľom rozšíriť iniciatívu za hranice EÚ.

Vzhľadom na to, že hlavné ciele SES sa ešte nedosiahli, Parlament teraz vyzýva Komisiu, aby prešla z prístupu zdola nahor na prístup zhora nadol, a umožnila tak prekonať pretrvávajúcu zdržanlivosť a urýchlila realizáciu iniciatívy, a to predovšetkým čo sa týka programu SESAR a funkčných blokov vzdušného priestoru.

K hlavným rozhodnutiam Parlamentu v tejto oblasti patria:

- jeho legislatívne uznesenie z 29. januára 2004 o spoločnom texte, ktorý schválil zmierovací výbor, týkajúcom sa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba<sup>[18]</sup>,
- jeho legislatívne uznesenie z 25. marca 2009 o návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 s cieľom zlepšiť výkonnosť a udržateľnosť európskeho systému leteckej dopravy<sup>[19]</sup>,
- jeho uznesenie z 23. októbra 2012 o vykonávaní právnych predpisov o Jednotnom európskom nebi<sup>[20]</sup>,
- jeho legislatívne uznesenie z 12. marca 2014 o návrhu nariadenia o implementácii Jednotného európskeho neba (prepracované znenie)<sup>[21]</sup>.

Esteban Coito  
04/2019

---

[17]Pozícia Parlamentu z prvého čítania z 12. marca 2014 ([Ú. v. EÚ C 378, 9.11.2017, s. 546](#)) a správa komisie zo 16. decembra 2015 (COM(2015)0663).

[18][Ú. v. EÚ C 96 E, 21.4.2004, s. 100.](#)

[19][Ú. v. EÚ C 117 E, 6.5.2010, s. 234.](#)

[20][Ú. v. EÚ C 68 E, 7.3.2014, s. 15.](#)

[21][Ú. v. EÚ C 378, 9.11.2017, s. 546.](#)

