



## LETECKÁ DOPRAVA: JEDNOTNÉ EVROPSKÉ NEBE

Iniciativa jednotné evropské nebe se zaměřuje na zvyšování účinnosti uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb, a to tím, že usiluje o snížení fragmentace evropského vzdušného prostoru. Tato probíhající iniciativa má celoevropský charakter a je otevřená sousedním zemím.

### PRÁVNÍ ZÁKLAD

Čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie.

### CÍLE

Iniciativa jednotné evropské nebe byla zahájena v roce 1999 s cílem zlepšit výkonnost uspořádání letového provozu (ATM<sup>[1]</sup>) a letových navigačních služeb (ANS<sup>[2]</sup>) zlepšením integrace evropského vzdušného prostoru. Uváděné přínosy iniciativy jednotné evropské nebe by mohly být značné: v porovnání s výchozím stavem v roce 2004 by iniciativa jednotné evropské nebe (v době jejího dokončení kolem roku 2030–2035) mohla vést ke ztrojnásobení kapacity vzdušného prostoru, snížení nákladů na uspořádání letového prostoru na polovinu, desetinásobnému zvýšení bezpečnosti a k omezení dopadu letectví na životní prostředí o 10 %<sup>[3]</sup>.

### DOSAŽENÉ VÝSLEDKY

Iniciativa jednotné evropské nebe byla zahájena jako reakce na to, že v důsledku letecké navigace docházelo k četným zpožděním, jejichž výskyt v Evropě vyvrcholil na konci devadesátých let. Cílem iniciativy jednotné evropské nebe je snížit fragmentaci evropského vzdušného prostoru (mezi členskými státy, využití pro civilní a vojenské letectví a technologie), čímž se rozšíří jeho kapacita a navýší účinnost uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb. Tato iniciativa má celoevropský charakter a její provádění se mohou účastnit sousední země. V praxi by výsledkem iniciativy jednotné evropské nebe mělo být zkrácení doby letu (díky kratším trasám a nižšímu počtu zpoždění), a v důsledku toho snížení nákladů na let a emisí z letadel. První soubor společných požadavků, jímž bylo jednotné evropské nebe zahájeno, byl

[1]Uspořádání letového provozu (ATM) zajišťuje bezpečný a efektivní pohyb letadel během všech fází provozních činností (včetně služeb letového provozu, správy vzdušného prostoru a uspořádání toku letového provozu).

[2]Letovými navigačními službami (ANS) se rozumí služby související s letovou navigací, včetně služeb letového provozu, komunikačních a navigačních služeb a služeb dohledu nad provozem, meteorologických služeb a leteckých informačních služeb.

[3]Toto jsou „oficiální“ cíle iniciativy jednotného evropského nebe, jejichž původ je nejasný.



přiját v roce 2004 (Jednotné evropské nebe I): obsahoval [nařízení \(ES\) č. 549/2004](#), kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe, [nařízení \(ES\) č. 550/2004](#) o poskytování letových navigačních služeb, [nařízení \(ES\) č. 551/2004](#) o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi<sup>[4]</sup> a [nařízení \(ES\) č. 552/2004](#) o interoperabilitě evropské sítě uspořádání letového provozu. Tento rámec byl změněn v roce 2009 (Jednotné evropské nebe II) tak, aby zahrnoval mechanismy založené na výkonnosti ([nařízení \(ES\) č. 1070/2009](#)). Rovněž byl doplněn o pravidla EU pro bezpečnost letectví (a související pravomoci Evropské agentury pro bezpečnost letectví), jejichž působnost byla rozšířena na uspořádání letového provozu, letové navigační služby a na bezpečnost letištních operací<sup>[5]</sup>. Souběžně byla přijata řada prováděcích pravidel a technických norem, a to buď Komisí postupem projednávání ve výborech, nebo méně často tvůrci právních předpisů<sup>[6]</sup>.

Tento ucelený regulační rámec významně podpořil restrukturalizaci evropského vzdušného prostoru a poskytování letových navigačních služeb. To mimo jiné vedlo k: oddělení regulačních funkcí od poskytování služeb; mnohem větší pružnosti, pokud jde o civilní a vojenské využívání vzdušného prostoru; interoperabilitě zařízení; harmonizované klasifikaci horního vzdušného prostoru<sup>[7]</sup>; společnému systému poplatků za letové navigační služby; a společným požadavkům na udělování licencí pro řídicí letového provozu. Dále byly určeny „klíčové součásti“, které tvoří strukturu jednotného evropského nebe:

- Na základě „systému sledování výkonnosti“<sup>[8]</sup> byly stanoveny závazné výkonnostní cíle v klíčových oblastech, jako je bezpečnost<sup>[9]</sup>, životní prostředí, kapacita a nákladová efektivnost, a pobídky zaměřené na zvýšení celkové účinnosti uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb. Výkonnostní cíle přijímá Komise postupem projednávání ve výborech<sup>[10]</sup>. Při stanovování těchto cílů pomáhá „orgán pro kontrolu výkonnosti“ jmenovaný Komisí, který rovněž sleduje provádění systému sledování výkonnosti.
- Úlohou „správce sítě“ (v současné době je jím organizace Eurocontrol<sup>[11]</sup>) je zlepšovat výkonnost letecké sítě EU. Zabývá se „funkcí sítě“, k níž je třeba přistupovat centralizovaným způsobem, jako je tomu v případě návrhu

---

[4]Od letiště k letišti, jelikož letiště slouží jako vstupní a výstupní body ze vzdušného prostoru. Tento přístup bývá nazýván „gate to gate“.

[5]V rámci [nařízení Evropského parlamentu a Rady \(ES\) č. 1108/2009](#);

[6]Jako v případě [směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/23/ES](#) o licenci řídicího letového provozu Společenství.

[7]Vzdušný prostor je klasifikován podle Úmluvy o mezinárodním civilním letectví na třídy, které se označují písmeny abecedy jako vzdušné prostory třídy A až G. Pravidla provozu a poskytované služby se liší podle dané třídy.

[8]Stanoveno [nařízením Komise \(EU\) č. 691/2010](#).

[9]Stav v roce 2015.

[10]První referenční období pro systém sledování výkonnosti zahrnuje kalendářní roky 2012–2014. Od roku 2015 se každé referenční období týká pěti kalendářních let.

[11]Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu (Eurocontrol) je celoevropská mezivládní civilně-vojenská organizace, která vznikla v roce 1963 a jejímž cílem je zajistit bezpečnost v oblasti uspořádání letového provozu. Eurocontrol se skládá ze 41 smluvních států. Existuje dohoda o spolupráci mezi organizací Eurocontrol a Evropskou unií o provádění politiky jednotného evropského nebe. V roce 2011 určila Komise Eurocontrol jakožto prvního „správce sítě“ iniciativy jednotného evropského nebe až do konce roku 2019. Eurocontrol byl rovněž jmenován prvním orgánem pro kontrolu výkonnosti jednotného nebe na období 2010–2016.



evropské sítě tratí letových provozních služeb, uspořádání toku letového provozu a koordinace rádiových kmitočtů využívaných ve všeobecném letovém provozu.

- „Funkční bloky vzdušného prostoru“ řeší problém fragmentace evropského vzdušného prostoru, neboť jej restrukturalizují na základě toků letového provozu, a nikoli podle státních hranic. To umožní posílenou spolupráci (tj. lepší uspořádání vzdušného prostoru, optimalizaci sítě letových tras a úspory z rozsahu díky integraci služeb) nebo dokonce sloučení poskytovatelů služeb přes hranice jednotlivých států, čímž by došlo ke snížení nákladů na letové navigační služby. Pro každý funkční blok vzdušného prostoru musejí členské státy společně určit jednoho nebo více poskytovatelů letových provozních služeb<sup>[12]</sup>. Doposud bylo schváleno 9 funkčních bloků zahrnujících 31 zemí<sup>[13]</sup>.
- Společný podnik SESAR (výzkum uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe) byl založen v roce 2007 a věnuje se technologickým a průmyslovým aspektům jednotného evropského nebe, tj. vývoji a zavádění nového evropského systému uspořádání letového provozu. Celkové odhadované náklady na vývojovou fázi programu SESAR (na období 2008 až 2024) představují 3,7 miliardy EUR, jež budou rovným dílem rozděleny mezi EU, organizaci Eurocontrol a odvětví letectví. Na fázi zavádění (tj. fáze instalace nových systémů v širokém měřítku v letech 2015 až 2035) může být nutné vynaložit přibližně 30 miliard EUR, které bude financovat odvětví letectví (90 %) a EU (10 %).

V důsledku toho se zdá, že navzdory ročním výkyvům se účinnost uspořádání letového provozu v Evropě zlepšuje. Průměrné zpoždění na trase způsobené uspořádáním toku letového provozu kleslo z 1,43 minuty na let v roce 2008 na 0,86 minuty v roce 2016 (stávající výkonnostní cíl je 0,5 minuty zpoždění na let). Průměrné zpoždění při přiletu způsobené uspořádáním toku letového provozu na letišti zaznamenalo tentýž trend a kleslo z přibližně 1 minuty na let v roce 2008 na 0,75 minuty v roce 2016. Mimo to se zdá, že rovněž stále klesá průměrné horizontální prodloužení přímé trasy<sup>[14]</sup> (podle posledního podaného letového plánu), a to z 5,03 % v roce 2009 na 4,82 % v roce 2016 (tzn., že trasy letů jsou průměrně o 4,82 % delší, než je „nejpřímější trasa“, přičemž současný výkonnostní cíl je 4,1 %). Nákladová efektivnost se rovněž zlepšila: navzdory nižší než plánované poptávce po dopravě a souvisejícímu poklesu plánovaných příjmů klesly v letech 2009 až 2014 náklady na cestu na jednotku služby (v reálných hodnotách) v rámci jednotného evropského nebe o 16,7 %<sup>[15]</sup>.

Je však zapotřebí uvést, že tato zlepšení lze částečně vysvětlit v souvislosti s poměrně „nízkým“ provozem, který byl způsoben hospodářským útlumem (v roce 2016 objem provozu ani zdaleka nedosahoval objemu z roku 2008). I když se

---

[12] „Letovými provozními službami“ se rozumí různé letové informační služby, pohotovostní služby, letové poradní služby a služby uspořádání letového provozu.

[13] Všechny členské státy, společně s Bosnou a Hercegovinou, Norskem, Švýcarskem a Spojeným královstvím. Tyto funkční bloky vzdušného prostoru (které jsou stanoveny na základě vzájemné dohody mezi státy podle tzv. „přístupu zdola nahoru“) jsou však stále ve velké míře vázány na hranice jednotlivých států a ne vždy odráží dopravní toky.

[14] Jedná se o rozdíl mezi skutečnou trasou letu (mezi konečnými místy odletu a přiletu v okruhu 30 námořních mil kolem letišť) a přímou trasou, jehož výsledkem je vzdálenost, která byla uletěna „navíc“.

[15] Je však třeba poznamenat, že v roce 2009 byly jednotkové náklady na služby obzvláště vysoké. (Jednotkové náklady na služby se používají na výpočet poplatků, které platí letecké společnosti za služby v oblasti uspořádání leteckého provozu.)



letový provoz od poloviny roku 2013 zvýšil, nebudou stávající trendy pravděpodobně stačit k dosažení (velmi ambiciózních) cílů iniciativy jednotné evropské nebe<sup>[16]</sup>. Ve skutečnosti, a navzdory pokroku, jehož bylo v uplynulých deseti letech dosaženo, má evropský vzdušný prostor k úplné integraci stále daleko. Iniciativa jednotné evropské nebe (jejíž dokončení se v každém případě neočekává dříve než v letech 2030 až 2050) čelí obtížím a odporu zejména z důvodu jejího širokého zaměření. V červnu 2013 Komise navrhla nový soubor pravidel, která mají řešit otázky účinnosti a výkonnosti, jakož i stávající institucionální uspořádání, které není ideální. Tyto návrhy jsou stále předmětem diskuzí<sup>[17]</sup>.

## ÚLOHA EVROPSKÉHO PARLAMENTU

Parlament vždy pragmaticky usiloval o odstranění překážek v provádění iniciativy jednotné evropské nebe. V souvislosti s tím důrazně a úspěšně trval na tom, že v souvislosti s flexibilním využíváním vzdušného prostoru je nutné navázat úzkou spoluprací mezi civilním a vojenským odvětvím, přestože se členské státy stále zdráhají touto problematikou zabývat. Parlament rovněž navrhl vytvoření poradního orgánu odvětví, který zúčastněným stranám umožní informovat Komisi o technických aspektech iniciativy jednotné evropské nebe. Mimo to Parlament vždy obhajoval klíčovou úlohu organizace Eurocontrol v provádění jednotného evropského nebe a nutnost podporovat spolupráci se sousedními zeměmi, s cílem rozšířit iniciativu za hranice EU.

Hlavních cílů jednotného evropského nebe je stále třeba dosáhnout, a proto Parlament nyní vyzývá Komisi, aby přešla z přístupu „zdola nahoru“ na přístup „shora dolů“, a umožnila tak překonat přetrvávající zdrženlivost a urychlila provádění iniciativy, a to zejména co se týče programu SESAR a funkčních bloků vzdušného prostoru.

K hlavním rozhodnutím Parlamentu v této oblasti patří:

- legislativní usnesení ze dne 29. ledna 2004 o společném znění nařízení Evropského parlamentu a Rady schváleném dohodovacím výborem, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe<sup>[18]</sup>,
- legislativní usnesení ze dne 25. března 2009 o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 s cílem zvýšit výkonnost a udržitelnost evropského leteckého systému<sup>[19]</sup>,
- usnesení ze dne 23. října 2012 o provádění právních předpisů o jednotném evropském nebi<sup>[20]</sup>,
- legislativní usnesení ze dne 12. března 2014 o návrhu nařízení o provádění jednotného evropského nebe (přepracované znění)<sup>[21]</sup>; po prvním čtení

---

[16]Například současný cíl energetické účinnosti by měl vést k dalšímu snížení o 15,5 % v jednotkové ceně za službu v období 2015 až 2019.

[17]Stanovisko Parlamentu přijaté v prvním čtení ze dne 12. března 2014 ([Úř. věst. C 378, 9.11.2017, s. 546](#)) a zpráva Komise Evropskému parlamentu a Radě (COM(2015)0663).

[18][Úř. věst. C 96 E, 21.4.2004, s. 100.](#)

[19][Úř. věst. C 117 E, 6.5.2010, s. 234.](#)

[20][Úř. věst. C 68 E, 7.3.2014, s. 15.](#)

[21][Úř. věst. C 378, 9.11.2017, s. 546.](#)



v Parlamentu se Výbor pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) rozhodl dne 24. září 2019 zahájit interinstitucionální jednání.

Esteban Coito / BENJAMIN KLAUS WILHELM BLASER  
02/2020

