KONCEPCE LETECKÉ DOPRAVY PRO OBDOBÍ 2016–2020

Obsah

1. ÚVOD ---- 4

2. VÝCHODISKA ---- 5

2.1 Důvody zpracování „Koncepce letecké dopravy pro období 2016–2020“ a širší vztahy ---- 5

2.2 Nadřazené koncepce a strategie ---- 6

3. PŘEPRAVNÍ TRH ---- 8

3.1 Obchodní letecká doprava a její význam ---- 8

3.2 Analýza přepravního trhu ČR ---- 9

3.3 Postavení přepravního trhu ČR ve vztahu ke globálnímu/evropskému trhu letecké dopravy ---- 24

3.3.1 Aktuální situace na globálním trhu letecké dopravy ---- 24

3.3.2 Hlavní přepravní proudy z ČR ve vztahu ke globálnímu trhu letecké dopravy ---- 26

3.3.3 Postavení přepravního trhu ČR ve vztahu k regionálním trhům letecké dopravy ---- 27

3.4 Regulace přístupu k přepravnímu trhu ---- 30

3.4.1 Bilaterální úprava přístupu k přepravnímu trhu ---- 30

3.4.2 Unijní úprava přístupu k přepravnímu trhu ---- 31

4. NÁVRHOVÁ ČÁST – GLOBÁLNÍ CÍL A STRUKTURA PRIORIT SEKTORU LETECKÉ DOPRAVY ---- 33

5. PRIORITY DALŠÍHO ROZVOJE SEKTORU LETECKÉ DOPRAVY ---- 33

5.1 Přepravní trh ---- 33

5.1.1 *Budoucí regulace přístupu k přepravnímu trhu* ---- 37

5.1.2 *Rozvoj smluvní základny* ---- 39

Realizace leteckých vztahů ze strany ČR ---- 39

Realizace leteckých vztahů na úrovni EU ---- 41

5.1.3 *Práva cestujících* ---- 44

5.2 Letecký provoz a užívání vzdušného prostoru ---- 45

5.2.1 *Vzdušný prostor a mezinárodní rozměr* ---- 45

5.2.2 Středoevropský funkční blok vzdušného prostoru a výkonnostní cíle ---- 46

5.2.3 Poskytovatelé služeb a liberalizace ---- 49

Řízení letového provozu České republiky, státní podnik ---- 49

NEOPTERYX ---- 49

Změna obchodní struktury ---- 49

Liberalizace trhu ---- 50

Sociální dialog a rozměr ---- 50

5.2.4 Koncepce rozdělení a užívání vzdušného prostoru, civilně-vojenská spolupráce, kmitočtové spektrum ---- 50

FUA ---- 50

Civilně-vojenská spolupráce ---- 51

Rozdělení vzdušného prostoru ---- 51

Kmitočtové spektrum ---- 51

5.2.5 Všeobecné letectví a sportovně-rekreační létání ---- 53

5.3 Vzdělávání jako součást udržitelného rozvoje letecké dopravy ---- 53

5.4 Využití dálkově řízených letadlových systémů ---- 54

5.5 Bezpečnost leteckého provozu ---- 55

5.6 Ochrana civilního letectví před protiprávními činy ---- 56

5.7 Letecká infrastruktura - letiště a plochy SLZ ---- 57
5.7.1 Kategorizace letišť ---- 58
Struktura letištní sítě ČR ---- 58
Regiony s potenciálem pro rozvoj regionálních letišť ---- 59
5.7.2 Letiště Václava Havla Praha ---- 64
5.7.3 Ochranná pásma leteckých staveb ---- 69
Ochranná pásma letišť ---- 70
Ochranná pásma se zákazem staveb ---- 70
Ochranná pásma s výškovým omezením staveb ---- 70
Ochranné pásmo proti nebezpečným a klamavým světlům ---- 70
Ochranné pásmo s omezením staveb vzdušných vedení VN a VVN ---- 70
Ochranné hlukové pásmo ---- 70
Ochranná ornitologická pásma ---- 71
Ochranná pásma leteckých zabezpečovacích zařízení ---- 71
5.7.4 Územní plánování ---- 71
5.7.5 Financování letištní infrastruktury ---- 73
5.7.6 Vlastnictví infrastruktury ---- 73

5.8 Ochrana životní prostředí ---- 74
5.8.1 Hluk ---- 75
5.8.2 Emise ---- 78
5.8.3 Shrnutí ---- 80

6. IMPLEMENTACE KONCEPCE LETECKÉ DOPRAVY ---- 82

6.1 Legislativní a regulatorní prostředí ---- 82

6.2 Monitoring a hodnocení Koncepce ---- 82

6.3 Stanovení indikátorů k plnění cílů a opatření ---- 82

Koncepce rozdělení a užívání vzdušného prostoru, civilně-vojenská spolupráce, kmitočtové spektrum ---- 83

7. RIZIKOVÁ ANALÝZA ---- 85

7.1 Rizika spojená s nerealizováním projektu paralelní RWY na Letišti Václava Havla Praha ---- 85

7.2 Rizika v oblasti vlivu letecké dopravy na životní prostředí ---- 86

7.3 Rizika spojená s nerealizací projektu NEOPTERYX ---- 87

8. POUŽITÉ ZKRATKY ---- 88

9. REJSTŘÍK OBRÁZKŮ, GRAFŮ A TABULEK ---- 90

1. Úvod

Podle předpokladů Mezinárodní organizace pro civilní letectví (dále jen „ICAO“) má v následujících letech poptávka po letecké dopravě trvale růst. Předpokládá se, že v roce 2030 bude na pravidelných mezinárodních leteckých službách přepraveno 6 mld. cestujících (v roce 2011 bylo přepraveno 2,7 mld. cestujících). V příštích 20 letech se má rovněž zdvojnásobit počet letů, a to z 30 na 60 milionů. V neposlední řadě mají podobným tempem růst i přepravní výkony v nákladní letecké dopravě, a to v návaznosti na očekávané oživení celosvětového hospodářství.

Je zcela nepodstatné, zda počet přepravených cestujících se více než zdvojnásobí nebo nárůst bude jen o 50 %, ale dynamický růstový potenciál letecké dopravy je zcela nezpochybnitelný, jakož i nezastavitelný.

Přitom se nebude jednat jen o uspokojení poptávky po nových letadlech, ale rovněž dostatečném počtu leteckého personálu, kapacitě letištní infrastruktury i kapacitě a propustnosti vzdušného prostoru.

Samozřejmě, že poptávka po letecké dopravě nebude celosvětově rozdělena rovnoměrně a zejména Evropa bude vykazovat nárůst pozvolnější než ostatní světové regiony, ale právě i například „pouhý“ 2% roční nárůst poptávky po využití českého vzdušného prostoru by za 20 let znamenal, že se počet „odřízených“ letů poskytovatelem letových provozních služeb ve vzdušném prostoru České republiky (dále jen „ČR“) zvýší z dnešních 700 tis. na více než 1 milion ročně a počet přepravených cestujících z/na letiště v ČR překročí hranici 18 milionů. Horní hranici těchto předpokladů lze však jen stěží předvídat. Nicméně není nereálné, aby budoucí trendy v letecké dopravě v ČR, kde byl v roce 2014 odbaven jen o něco vyšší počet cestujících v letecké dopravě než je počet obyvatel, byly srovnávány například s Rakouskem, kde již nyní odbavovaný počet cestujících na rakouských letištích je téměř trojnásobkem tamního počtu obyvatel.

Dvacet let je navíc v oblasti zajištění výstavby a plánování dostatečné kapacity letištní infrastruktury poměrně krátká doba. Proto uspokojovat narůstající poptávku po letecké dopravě, a tím přispívat k růstu cestovního ruchu, zaměstnanosti a ekonomické prosperitě státu, je celospolečensky žádoucí.

2. Východiska

2.1 Důvody zpracování „Koncepce letecké dopravy pro období 2016–2020“ a širší vztahy

Předložením „Koncepce letecké dopravy pro období 2016–2020“ (dále jen „Koncepce“) bylo usnesením vlády ČR č. 596/2013 ze dne 9. srpna 2013 pověřeno Ministerstvo dopravy (dále jen „MD“). Zároveň tento úkol vychází ze schválené Dopravní politiky ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050. MD na základě tohoto úkolu ustavilo širokou platformu odborníků z různých profesí a organizací, kteří se podíleli na zpracování Koncepce.

Koncepce je tak návazným strategickým dokumentem k realizaci cílů Dopravní politiky ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050. Letecká doprava je sice nejmladším druhem dopravy osob a zboží, avšak v průběhu svého vývoje zaznamenala tak dramatický rozmach, že si bez ní mezinárodní spolupráci, turistiku ani obchod dnes nelze představit. Letecká doprava je nejbezpečnější, nejpohodlnější a nejrychlejší způsob přepravy osob a stala se nepostradatelnou pro přepravu mnoha druhů zboží. Svým dynamickým rozvojem se stává jednou ze základních podpůrných a nedílných součástí českého hospodářského systému, přičemž její rozvoj otevírá cestující veřejnosti nové možnosti cestování. Řada cestujících létá mnohem více než dříve a jiní tento rychlý, pohodlný a na velké vzdálenosti i ekologický druh dopravy teprve objevují. V oblasti letecké dopravy a vůbec celého civilního letectví jsou zaměstnány desetitisíce kvalifikovaných lidí, jejichž přínos pro sociálně-ekonomickou oblast je mimořádný. S růstem letecké dopravy přibývá i nepřímo zapojených subdodavatelů. Udává se, že každý milión cestujících je schopen podpořit vznik tisíce přímých pracovních míst a dalšího tisíce u subdodavatelů.

Shora uvedené má za následek zvýšený tlak na potřebu budování dostatečných kapacit v oblasti letecké infrastruktury (letištní infrastruktura a letecká pozemní zařízení). S tím souvisí i potřeba vyrovnávat se s negativním dopadem růstu letecké dopravy, zejména na obyvatele žijící v blízkosti letišť a nejvytíženějších leteckých koridorů. Z tohoto důvodu je nezbytné plánovat další výstavbu kapacit v civilním letectví velice obezřetně a snižovat hlukové zatížení tak, aby přidaná hodnota hospodářskému systému mnohonásobně převýšila uvedené negativní dopady.

Hlavní směry rozvoje letecké dopravy v ČR se proto opírají o očekávaný růst letecké dopravy, ale i o její vztah k životnímu prostředí. Jakékoliv zásahy do navrhovaného systému v rámci principů udržitelného rozvoje budou směřovat k pokrytí účinnosti a ekologických vlivů letecké dopravy, a to především na základě konkurenceschopnosti, mobility a dostupnosti v zájmu dosažení udržitelné mobility, minimalizace nákladů, zajištění provozní bezpečnosti („safety“) a ochrany civilního letectví před protiprávními činy („security“). Nezbytnou podmínkou pro rozvoj letecké dopravy je i zvyšování výkonnosti regionálních letišť a jejich významu. S vytvářením vhodných podmínek pro fungování a rozvoj mezinárodních letišť včetně podpory podnikatelských aktivit ve velkých regionálních aglomeracích může narůstat i podíl přepravy leteckého nákladu na celkových výkonech odvětví civilního letectví. Politickou podporu a územní ochranu stát zajišťuje rovněž pro letiště, jejichž provozovatelé se orientují na výcvik a sportovní činnost. Nezbytná je důsledná územní ochrana (zejména formou ochranných pásem) již existující infrastruktury tak, aby se zabránilo nárůstu zástavby v území, jež by mohlo být případnými negativními vlivy z provozu letadel zatíženo i ve výhledovém stavu rozvoje letiště nebo samostatnou existencí ovlivňovaly bezpečnost leteckého provozu.

Stávající politika MD v oblasti letecké dopravy sama o sobě neopravňuje ani nezabraňuje jakémukoli rozvoji, ale snaží se stanovit základní rámec, podle kterého můžou způsobilé orgány, provozovatelé letišť, poskytovatelé letových navigačních služeb a letečtí dopravci plánovat a podle kterého budou moci být činěna potřebná opatření.

2.2 Nadřazené koncepce a strategie

Současný stav letecké dopravy je vymezen národními i evropskými dokumenty, které vymezují její další rozvoj. Z výše uvedeného tedy zásadní strategický význam pro celé odvětví dopravy mají zejména tyto dokumenty:

Sdělení Komise *Evropa 2020 – Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění*[1] obsahuje pět hlavních cílů, jež vytyčují, čeho by měla EU do roku 2020 dosáhnout. Jeden z těchto cílů se týká klimatu a energie. Členské státy se totiž zavázaly, že do roku 2020 sníží emise skleníkových plynů o 20 %, zvýší podíl obnovitelných zdrojů na skladbě zdrojů energie EU na 20 % a dosáhnou cíle 20% zlepšení energetické účinnosti.

Sdělení Komise *Plán přechodu na konkurenceschopné nízkouhlíkové hospodářství do roku 2050*[2] obsahuje jako požadavek na to, aby se změna klimatu udržela pod 2°C, snížení emise skleníkových plynů do roku 2050 o 80 až 95 % oproti roku 1990 jako součást nezbytných omezení, kterých mají dle názoru Mezivládního panelu pro změnu klimatu dosáhnout rozvinuté země jako celek. Tento cíl potvrdila i Evropská rada v únoru 2011 znovu jako cíl EU.

Uvedené sdělení je společně s Bílou knihou o dopravě a Plánem pro energetickou účinnost hlavním výsledkem stěžejní iniciativy týkající se účinného využívání zdrojů a představuje plán možného postupu do roku 2050, jež by EU mohl umožnit dosáhnout snížení emisí skleníkových plynů o 80 až 95 % v souladu s dohodnutým cílem. Jsou zde určeny mezníky, které by ukázaly, zda je EU na správné cestě k naplnění svého cíle, změn politik, potřeb v oblasti investic a příležitostí v různých odvětvích, s přihlédnutím ke skutečnosti, že 80 až 95% snížení emisí bude třeba dosáhnout z velké části uvnitř EU.

Základním dokumentem Evropské komise (dále jen „EK“) pro sektor doprava je *Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*. Bílá kniha o dopravě[3] představuje strategický dokument EK v této oblasti a všechny aktivity a iniciativy přijímané na úrovni EU se od ní

[1] Sdělení Evropské komise nazvané „Evropa 2020 - Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění“ (KOM(2010) 2020 v konečném znění) je zastřešujícím dokumentem pro tři vzájemně se posilující priority: Inteligentní růst: rozvíjet ekonomiku založenou na znalostech a inovacích; Udržitelný růst: podporovat konkurenceschopnější a ekologičtější ekonomiku méně náročnou na zdroje; Růst podporující začlenění: podporovat ekonomiku s vysokou zaměstnaností, jež se bude vyznačovat sociální a územní soudržností. Komise navrhuje převést cíle EU do podoby vnitrostátních cílů a směrů, a tím zaručit, že každý členský stát strategii Evropa 2020 přizpůsobí své konkrétní situaci. Pro dosažení cílů pro každou z uvedených priorit pak bylo předloženo sedm stěžejních iniciativ, jež dále detailněji vymezují konkrétní požadavky kladené jak na EU jako celek, tak na jednotlivé členské státy.

[2] Sdělení Evropské komise nazvané „Plán přechodu na konkurenceschopné nízkouhlíkové hospodářství do roku 2050“ (KOM(2011) 112 v konečném znění) je součástí širšího hlavního cíle EU pro oblast udržitelného růstu v oblasti klimatu a energetiky, jehož cílem je snížení emisí skleníkových plynů, zvýšení podílu obnovitelných zdrojů v celkové energetické spotřebě a dosažení zvýšení energetické účinnosti

[3] Bílá kniha o dopravě, přesný název je *Bílá kniha, Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje* vydaný Evropskou komisí 28. března 2011(KOM(2011) 144 v konečném znění), který v podobě zásadního strategického dokumentu EK pro oblast dopravy navazuje, respektive je vyústěním předchozích evropských dopravních strategií – Bílé knihy z roku 1996, která si kladla za cíl otevřít dopravní trh EU, a Bílé knihy z roku 2001, která usilovala o rovnováhu při využívání jednotlivých dopravních módů.

odvíjejí. Představuje vizi konkurenceschopného evropského dopravního systému do roku 2050. Bílá kniha o dopravě je propojena s dalšími politikami Unie a vychází mj. z cílů Strategie Evropa 2020 a ze strategických materiálů v oblasti životního prostředí či energetiky.

Bílá kniha o dopravě zahrnuje 40 konkrétních iniciativ pro vybudování efektivního dopravního systému v příštím desetiletí. Hlavním a novým cílem je zásadně snížit závislost Evropy na dovážené ropě a snížit uhlíkové emise o 60 % do roku 2050, přestat používat konvenční pohon ve městech, využívat 40 % nízkouhlíkových paliv v letecké dopravě, o 40 % snížit emise ve vodní dopravě. Toho chce EK dosáhnout:

- přesunutím 50 % přepravy nákladů na střední a dlouhé vzdálenosti ze silniční na železniční a vodní dopravu a v případě osobní dopravy výrazně zvýšit podíl železniční dopravy (a to i z dopravy letecké na vzdálenosti do 1000 km, zatímco letecké dopravě se tím uvolní vzdušný prostor pro dálkové lety).
- zaváděním alternativních energií pro dopravu
- zaváděním účinnějších motorů
- aplikací systémů ITS ve všech druzích dopravy s cílem optimalizovat dopravní a přepravní procesy (rozpracováno v Politice EU v oblasti ITS[4]).

Pro sektor letecké dopravy Bílá kniha o dopravě definuje základní rámec pro fungování letecké dopravy na bázi konceptu jednotného evropského nebe, včetně požadavků na efektivnější kontrolu a řízení rostoucího počtu letů nad Evropou, pružnější využívání vzdušného prostoru a zvyšování kapacity jak u složek zajišťujících řízení letového provozu, tak u klíčových letišť, zajištění ochrany civilního letectví před protiprávními činy atd.

Na dokument navazuje Politika transevropských dopravních sítí (TEN-T)[5] jakožto hlavní evropský nástroj pro rozvoj dopravní infrastruktury pro dálkové přepravní proudy s cílem podpořit jednotný evropský trh.

Na národní úrovni je základním koncepčním dokumentem pro sektor dopravy *Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050*[6], která integruje priority a cíle evropské dopravní politiky a národní politiky, a dokument *Dopravní sektorové strategie, 2. fáze*[7], které jsou střednědobým plánem rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem, tj. s časovým horizontem 2014–2020 v dlouhodobém výhledu až do roku 2050.

Dalšími tematicky zaměřenými dokumenty v letecké dopravě, které jsou však v gesci Ministerstva pro místní rozvoj, jsou *Politika územního rozvoje České republiky, Strategie regionálního rozvoje České republiky 2014–2020* a *Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2014–2020.*

[4] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy; Sdělení komise Akční plán zavádění inteligentních dopravních systémů v Evropě, KOM(2008) 886 v konečném znění; a další.

[5] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU

[6] Schváleno usnesením vlády č. 449/2013

[7] Schváleno usnesením vlády č. 850/2013

3. Přepravní trh

3.1 Obchodní letecká doprava a její význam

Za obchodní leteckou dopravu se považuje doprava osob, zvířat, zavazadel, pošty nebo jiného nákladu letadlem za úplatu. Podle způsobu provozování se rozděluje na pravidelnou a nepravidelnou, podle svého rozsahu na vnitrostátní a mezinárodní. Je pro ni typická vysoká závislost na celosvětové ekonomice a jednotlivých hospodářských ukazatelích příslušných států či regionů. V této oblasti civilního letectví lze identifikovat pravidelnou cyklicitu s periodami nárůstu a poklesu výkonů. Taková kritická období jsou dlouhodobě evidována v jednotlivých dekádách, např. energetická krize v letech sedmdesátých, válka mezi Irákem a Íránem v letech osmdesátých, válka v Perském zálivu a krize v Kosovu v letech devadesátých či období 2001–2004, kdy se kromě náhlé ztráty důvěry veřejnosti v bezpečnost systému letecké dopravy, způsobené událostmi 11. září 2001, musel tento systém vypořádat s celosvětovým hospodářským poklesem, vypuknutím pandemického akutního respiračního syndromu (SARS) a negativními dopady vojenských aktivit v Iráku, tedy se všemi událostmi, které způsobily ztráty v objemu dopravy. Dále se musely jednotlivé subjekty působící v oblasti obchodní letecké dopravy, zejména pak letečtí dopravci, potýkat s rostoucími náklady na letecké pohonné hmoty, pojištění a na dodatečná či nově zaváděná opatření směřující k ochraně civilního letectví před protiprávními činy. I z těchto důvodů je podnikání v oboru obchodní letecké dopravy dlouhodobě zatíženo postupným snižováním výnosů.

Z uvedených důvodů charakteristika obchodní letecké dopravy v Evropě, resp. v ČR, v zásadě „kopíruje“ charakteristiku celosvětové letecké dopravy. Nicméně určitá specifika existují. Jedná se zejména o situaci v rámci EU, která je založena na široké unifikaci předpisové základny prostřednictvím unijního práva. To s sebou přináší mnohé výhody, ale také nevýhody. Mezi hlavní výhody můžeme zařadit vytvoření jednotného vnitřního trhu a nastavení stejných pravidel pro přístup na tento trh, kde jsou přepravní práva leteckým dopravcům EU automaticky přiznána, a nastavení vysoké míry provozní bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy. Na druhé straně však existuje řada konkurenčních nevýhod ve vztahu k leteckým trhům v některých třetích zemích. Jedná se zejména o velice přísná pravidla hospodářské soutěže s minimálními možnostmi v oblasti státní podpory, dodatečné náklady a omezení v důsledku přetížení letišť a vzdušného prostoru v EU, jakož i vyšší poplatky za řízení letového provozu a užívání letišť. Náklady práce související s vysokými pracovními standardy a velmi rozvinutými systémy sociálního zabezpečení jsou v EU také vyšší než ve většině ostatních částí světa, stejně jako náklady související s významným posilováním práv cestujících a náklady spojené se zahrnutím letecké dopravy do systému obchodování emisemi. EU si uvědomuje určitou ztrátu konkurenceschopnosti vůči okolnímu světu a již zahájila kroky k nápravě. Jednou z priorit nového pracovního programu Evropské komise „nový start“ pro rok 2015 je také balíček legislativních i nelegislativních iniciativ pro oblast letecké dopravy, který má přispět ke zlepšení konkurenceschopnosti letecké dopravy v EU. Konkrétní náplň leteckého balíčku představí Evropská komise v prosinci 2015.

Obchodní letecká doprava je jednou ze základních součástí celosvětové dopravní sítě a tudíž má nezastupitelné místo i v dopravním systému ČR, přičemž se na dopravní obslužnosti naší země podílí významným způsobem. Vzhledem ke geografické rozloze ČR je obchodní letecká doprava primárně zaměřena na zajišťování mezinárodních relací. Pozitivní přínos obchodní letecké dopravy pro společnost a ekonomický systém ČR je nezpochybnitelný. Letecké dopravní spojení hraje zásadní roli v některých odvětvích národního hospodářství, jako je např. cestovní ruch.

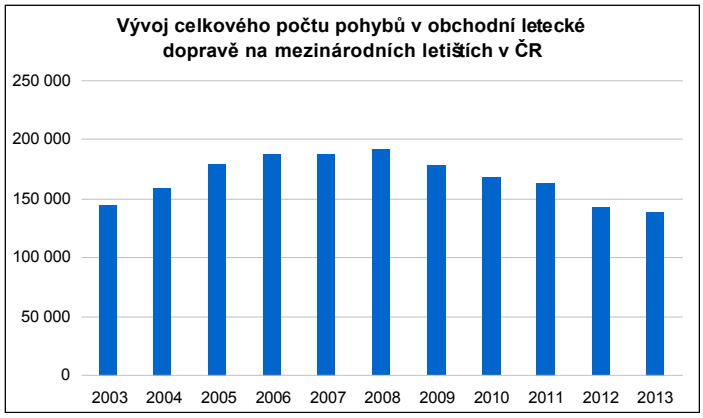
Dopravní obslužnost zajišťovaná prostřednictvím letecké dopravy jednoznačně přispívá k rozvoji hospodářského systému ČR, neboť podporuje pohyb kapitálu, investic a pracovních sil. Nejdůležitější přínosy lze spatřovat ve zlepšení přístupu domácích firem k zahraničním trhům a v podpoře exportu, což je pro vývozně orientovanou ekonomiku ČR zásadní. Kvalitní dopravní obslužnost má nepochybně významný vliv i na oblast investic směřujících z ČR a na vytváření příznivého prostředí pro příliv zahraničního kapitálu do naší země. Zde je letecká doprava využívána především pro zajištění rychlého, flexibilního a spolehlivého pohybu pracovních sil, technologií, součástek i finálních produktů na větší vzdálenosti. Propojení ČR se světem prostřednictvím letecké dopravy taktéž přispívá k otevřenosti naší ekonomiky, vytváření konkurenčního prostředí a podpoře inovací. Nelze opomenout i kladné dopady na uživatele letecké dopravy, a to zejména s ohledem na zvýšení přepravních možností a kvality poskytovaných služeb při současném snížení přepravních časů a nákladů na přepravu.

3.2 Analýza přepravního trhu ČR

Od počátku nového tisíciletí rostla celková výkonnost obchodní letecké dopravy v ČR mnohonásobně rychleji, než byl evropský či celosvětový průměr, přičemž výjimkou nebyly více jak 20% meziroční nárůsty. Významným impulzem byl v roce 2004 vstup ČR na jednotný trh EU, kdy výrazně vzrostl objem cestovního ruchu a s ním spojené přepravy. Nicméně tento trend nemohl být s nástupem celosvětové hospodářské krize reálně udržen. V roce 2009 se projevila silná závislost přepravního trhu ČR na mezinárodní politické a hospodářské situaci a přepravní výkony poklesly. V posledním období sice opět dochází k oživení, nicméně růst je velmi pozvolný, maximálně v jednotkách procent.

Analýza obchodní letecké dopravy v ČR byla provedena podle různých hledisek, např. osobní / nákladní, mezinárodní / vnitrostátní, pravidelná / nepravidelná. K drtivé většině provozu tradičně dochází na pěti největších mezinárodních letištích (Letiště Václava Havla Praha, Letiště Brno, Letiště Leoše Janáčka Ostrava, Letiště Karlovy Vary, Letiště Pardubice), které tvoří páteřní síť letišť pro obchodní leteckou dopravu. V roce 2013 se uskutečnilo na mezinárodních letištích v ČR necelých 140 tisíc pohybů letadel (přistání nebo vzlet) v obchodní letecké dopravě. Z tohoto pohledu nebylo dosaženo ani úrovně před naším vstupem do EU, kdy v roce 2003 bylo evidováno téměř 145 tisíc pohybů. Největší pohyb letadel byl zaznamenán v roce 2008, tj. před celosvětovou finanční krizí, kdy přesáhl počet 192 tisíc.

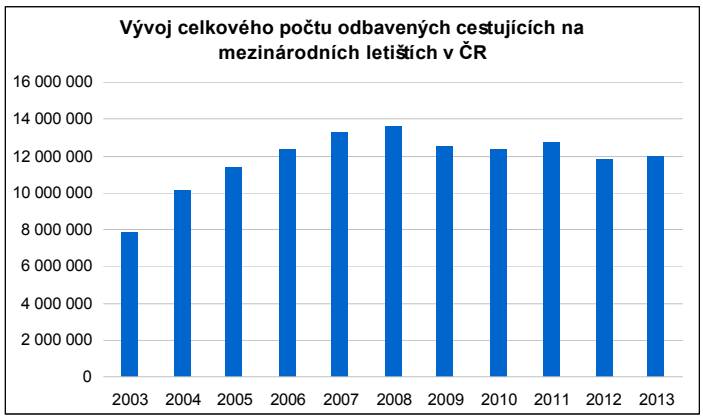
Graf 1: Vývoj celkového počtu pohybů v obchodní letecké dopravě na mezinárodních letištích v ČR



Zdroj: MD

S poklesem počtu pohybů letadel plně nekoresponduje vývoj počtu odbavených cestujících na mezinárodních letištích v ČR. Nejvyšších čísel bylo také dosaženo v roce 2008, ale počet cestujících v roce 2013 přesahuje počty z roku 2003 o zhruba 4 miliony, při téměř stejném počtu pohybů. To svědčí o používání větších typů letadel a jejich vyšší obsazenosti.

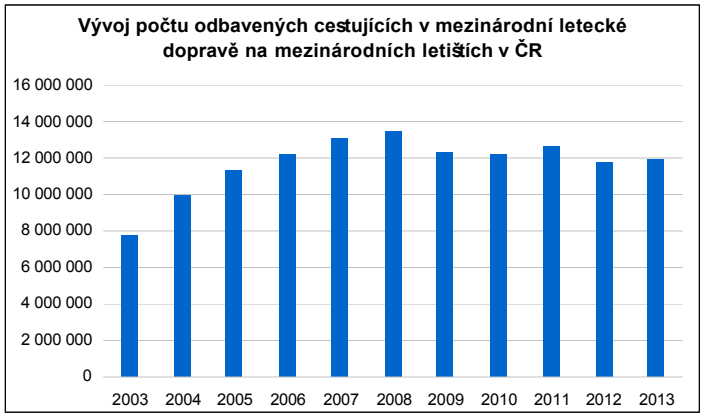
Graf 2: Vývoj celkového počtu odbavených cestujících na mezinárodních letištích v ČR



Zdroj: MD

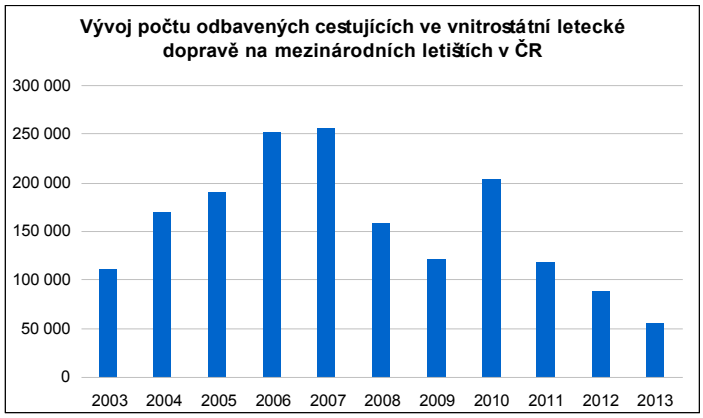
S ohledem na malou geografickou rozlohu ČR výrazně převažují počty cestujících, kteří byli odbaveni pro mezinárodní leteckou dopravu, před těmi v dopravě vnitrostátní. Vnitrostátní letecká doprava na letištích v ČR se v letech 2003 až 2013 podílela na celkově realizované obchodní letecké dopravě v rozmezí přibližně 0,5 % až 2 %. V celosvětovém měřítku činí však podíl vnitrostátní letecké dopravy přibližně 61 %.

Graf 3: Vývoj počtu odbavených cestujících v mezinárodní letecké dopravě na mezinárodních letištích v ČR



Zdroj: MD

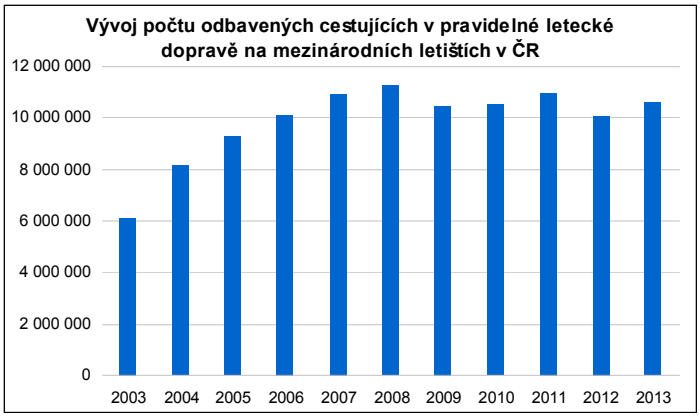
Graf 4: Vývoj počtu odbavených cestujících ve vnitrostátní letecké dopravě na mezinárodních letištích v ČR



Zdroj: MD

Otázka vnitrostátních linek je řešena dlouhodobě. Hlavními problémy jsou nízká vytíženost a nerentabilita provozu daná malým potenciálem trhu a konkurencí ze strany silniční a železniční dopravy. České aerolinie a.s., jako jediný dopravce provozující pravidelnou vnitrostátní leteckou dopravu v ČR, která je aktuálně zajišťována pouze na lince Praha – Ostrava a zpět, se v minulých letech průběžně pokoušely, i ve spolupráci s jednotlivými regiony, nalézt různé modely vnitrostátního provozu (např. kombinace letecké a autobusové dopravy, využití nízkonákladového modelu, určité formy kompenzací), které by vedly ke zlepšení výsledků vnitrostátních linek. Byly také činěny pokusy o nalezení jiného leteckého dopravce, který by vnitrostátní leteckou dopravu provozoval. Tyto snahy však nebyly úspěšné, přičemž se ukázalo, že bez úzké spolupráce s Českými aeroliniemi a.s. či jiným významným mezinárodním dopravcem spočívající v předávání transferových cestujících není vnitrostátní provoz ekonomicky proveditelný.

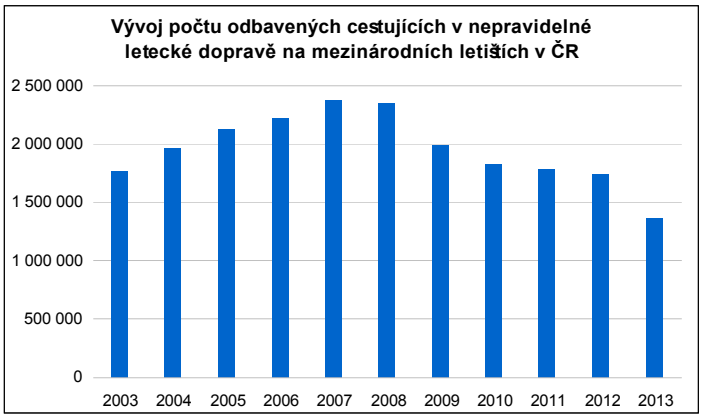
Graf 5: Vývoj počtu odbavených cestujících v pravidelné letecké dopravě na mezinárodních letištích v ČR



Zdroj: MD

Z pohledu dělení osobní letecké dopravy na pravidelnou a nepravidelnou převažuje přeprava osob na pravidelných linkách, v roce 2013 dokonce až osminásobně. Důvodem je, mimo jiné, narůstající snaha leteckých dopravců provozovat i sezónní lety do tradičních dovolenkových destinací jako pravidelné a doprodávat zbylá místa individuálním cestujícím.

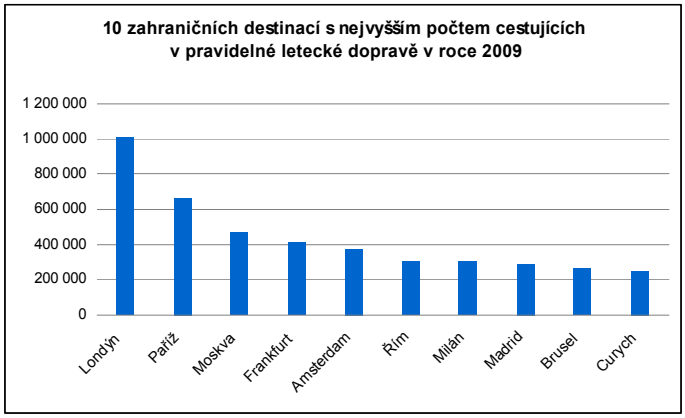
Graf 6: Vývoj počtu odbavených cestujících v nepravidelné letecké dopravě na mezinárodních letištích v ČR



Zdroj: MD

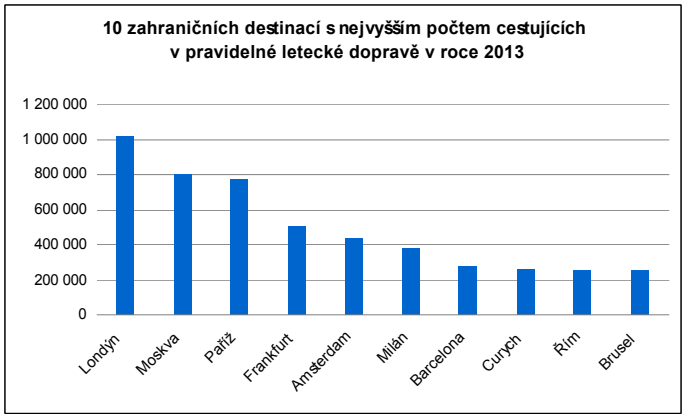
Nejčetnějšími zahraničními destinacemi cestujících z mezinárodních letišť na území ČR v pravidelné letecké dopravě byly v roce 2013 Londýn, Moskva a Paříž. Ve srovnání s rokem 2009 si Londýn udržel první pozici, přičemž v obou sledovaných letech se počet cestujících pohyboval okolo 1 milionu. Moskva přeskočila Paříž s počtem zhruba 800 tisíc cestujících.

Graf 7: 10 zahraničních destinací s nejvyšším počtem cestujících v pravidelné dopravě v roce 2009



Zdroj: MD

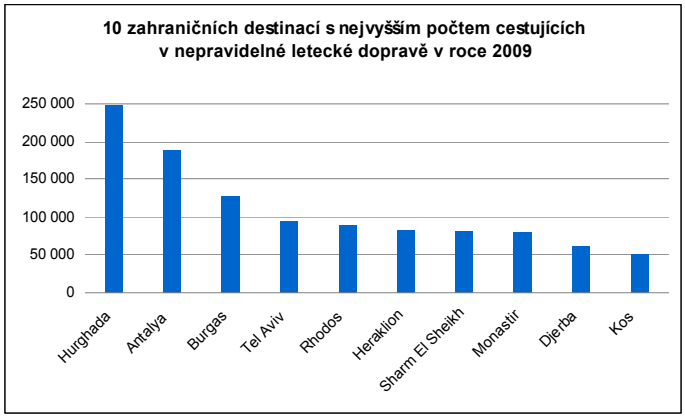
Graf 8: 10 zahraničních destinací s nejvyšším počtem cestujících v pravidelné dopravě v roce 2013



Zdroj: MD

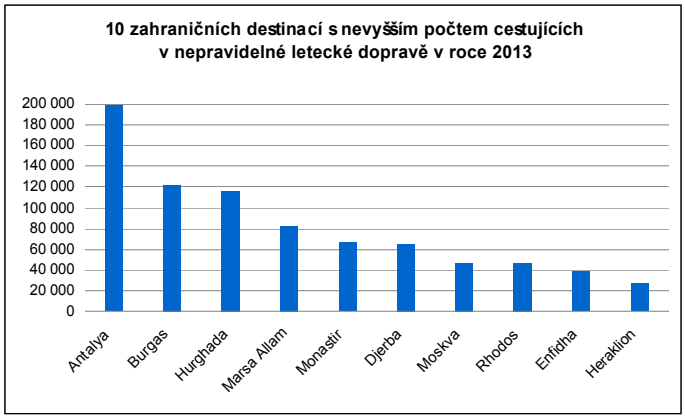
Nejoblíbenějšími zahraničními destinacemi cestujících z mezinárodních letišť na území ČR v nepravidelné letecké dopravě jsou tradičně letoviska ve Středozemí a na pobřeží Černého či Rudého moře. V roce 2013 byly nejoblíbenějšími destinacemi turecká Antalya, bulharský Burgas a Hurghada v Egyptě. Počet cestujících směřujících do Antalye dosáhl téměř 200 tisíc. V roce 2009 se jednalo o stejné destinace, ale v jiném pořadí. Tehdy turisté směřovali nejčastěji do Hurghady, poté do Antalye a Burgasu. Nepravidelná letecká doprava je silně závislá na bezpečnostní situaci v konkrétní zemi. S ohledem na nepokoje v Egyptě v posledních letech tak cestující upřednostnili destinace v jiných regionech.

Graf 9: 10 zahraničních destinací s nejvyšším počtem cestujících v nepravidelné dopravě v roce 2009



Zdroj: MD

Graf 10: 10 zahraničních destinací s nejvyšším počtem cestujících v nepravidelné dopravě v roce 2013



Zdroj: MD

Zatímco počty odbavených cestujících v nepravidelné dopravě podle statistických údajů klesají, počty osob přepravených na pravidelných linkách se stabilně pohybují i po celosvětové finanční krizi nad hodnotou 10 milionů cestujících. Stejně tak se udržují i celkové počty pravidelných linek. Redukce linek hlavního českého síťového dopravce České aerolinie a.s. z Letiště Václava Havla Praha je částečně nahrazena zaváděním nových linek jinými evropskými leteckými dopravci. Mírně také stoupají počty pravidelných linek z ostatních mezinárodních letišť v ČR. Na regionálních letištích lze sledovat rozvoj linek zejména v letním období, kdy jsou tyto linky často kombinované s využitím kapacity v rámci nepravidelné letecké dopravy, např. formou doprodeje jednotlivých míst v letadle veřejnosti, přičemž oficiálně jsou tyto lety deklarovány jako pravidelné.

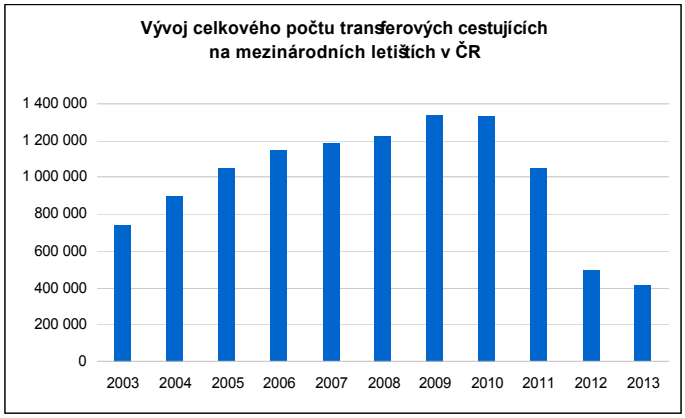
Tabulka 1: Počet pravidelných linek provozovaných na pěti největších mezinárodních letištích v ČR (včetně sezónního provozu)

Letiště	*2003*	*2004*	*2005*	*2006*	*2007*	*2008*	*2009*	*2010*	*2011*	*2012*	*2013*
Praha	80	108	113	118	118	127	129	130	135	125	114
Brno	0	0	3	3	5	4	3	7	11	8	5
Ostrava	1	1	3	2	2	3	5	4	2	22	21
Karlovy Vary	2	1	1	1	2	2	2	2	7	5	5
Pardubice	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	2
Celkem	**83**	**110**	**120**	**124**	**127**	**136**	**139**	**144**	**156**	**162**	**147**

Zdroj: jednotlivá letiště

Restrukturalizace leteckého dopravce České aerolinie a.s. a s ní spojená optimalizace počtu linek má však výrazný dopad na počty cestujících, kteří využívají mezinárodní letiště v ČR, téměř výhradně Letiště Václava Havla Praha k přestupu na navazující spojení do dalších destinací. Počty transferových cestujících od roku 2010 klesají, od roku 2012 pak velmi výrazně. Vytrácí se tak síťový efekt pravidelné letecké dopravy, který je nahrazován přepravou cestujících z bodu do bodu (*point to point*) představovanou zejména nízkonákladovými leteckými dopravci.

Graf 11: Vývoj celkového počtu transferových cestujících na mezinárodních letištích v ČR

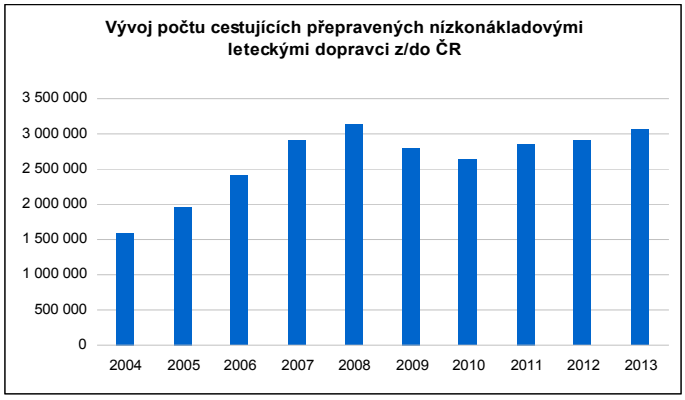


Zdroj: MD

Vstup řady států střední a východní Evropy do EU v roce 2004 vedl k prudkému růstu nízkonákladových leteckých dopravců na těchto trzích včetně přepravního trhu ČR, kteří od té doby představují silnou konkurenci pro tradiční síťové letecké dopravce. Nízkonákladoví letečtí dopravci nyní představují 40 % nabízené kapacity uvnitř EU a očekává se další významný nárůst tohoto podílu[8]. To má samozřejmě výrazný vliv na činnosti, výkonnost a ziskovost tradičních síťových dopravců. Nízkonákladoví dopravci daleko lépe než síťoví dopravci využili nové svobody trhu vzniklé liberalizací, a to stimulací nové poptávky nabídkou levnějších letenek a služeb z bodu do bodu. Do velké míry se však omezili pouze na krátké a střední vzdálenosti. Počty cestujících přepravených nízkonákladovými leteckými dopravci do/z ČR po poklesu způsobeném celosvětovou finanční krizí opět v posledních letech pravidelně stoupají.

[8] Předpokládá se, že nízkonákladoví dopravci porostou ročně o 1,4 % rychleji než letečtí dopravci s globální sítí, přičemž se očekává, že v roce 2030 budou zajišťovat 19 % světové dopravy (Airbus, „Delivering the Future: Global Market Forecast 2011-2030“). Sdružení evropských nízkonákladových leteckých dopravců (ELFAA) zveřejnilo studii [„Market Share of Low Fares Airlines in Europe – Final Report – February 2011“ (Tržní podíl nízkonákladových leteckých dopravců v Evropě – závěrečná zpráva – únor 2011, York Aviation pro ELFAA], která uvádí, že tržní podíl nízkonákladových leteckých dopravců v Evropě by do roku 2020 mohl dosáhnout 45 % až 53 %.

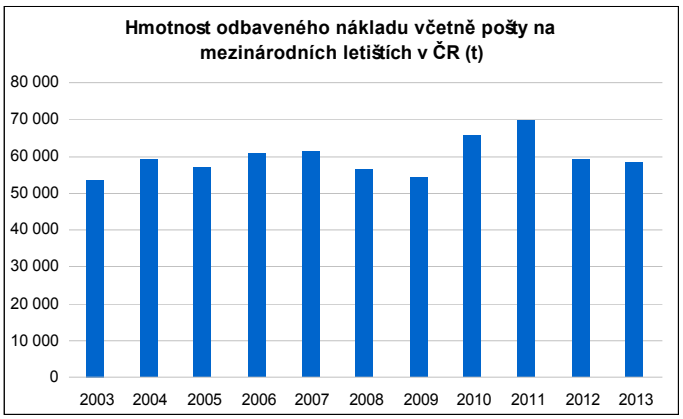
Graf 12: Vývoj počtu cestujících přepravených nízkonákladovými leteckými dopravci z/do ČR



Zdroj: MD

Důležitou roli v leteckém systému ČR hraje také nákladní letecká doprava, která, stejně jako ta osobní, vyžaduje vhodnou infrastrukturu pro svoji řádnou realizaci a rozvoj. Nejvýznamnějším letištěm v ČR pro přepravu nákladu je Letiště Václava Havla Praha, kterým v roce 2013 prošlo téměř 52 000 tun nákladu. Uvedená hodnota představuje přibližně 90 % celkového objemu odbaveného leteckého nákladu v ČR. V minulosti byly na tomto letišti vybudovány dva nákladní terminály, které jsou vybaveny moderními technologiemi a sklady pro všechny druhy zboží, jejichž celková kapacita může dosahovat až 200 000 tun nákladu ročně, což zajišťuje dostatečnou kapacitní rezervu i pro budoucí období. Mezi další důležitá letiště v ČR pro přepravu nákladu patří letiště Brno a Ostrava, která v roce 2013 odbavila 4 078 resp. 3 884 tun nákladu. Obě letiště disponují potřebnou infrastrukturou pro odbavování leteckého nákladu s dostatečnou kapacitou pro další rozvoj v této oblasti.

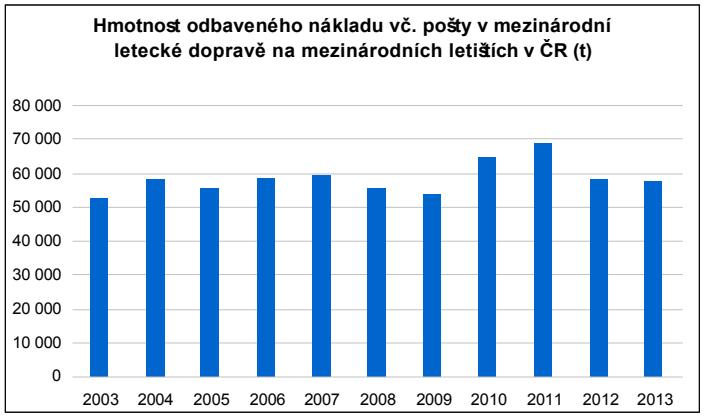
Graf 13: Hmotnost odbaveného nákladu včetně pošty na mezinárodních letištích v ČR (t)



Zdroj: MD

Statistické údaje popisující hmotnost odbaveného nákladu v mezinárodní letecké dopravě na mezinárodních letištích v ČR prakticky kopírují údaje o hmotnosti všeho odbaveného nákladu na mezinárodních letištích v ČR, tj. i včetně vnitrostátní letecké dopravy.

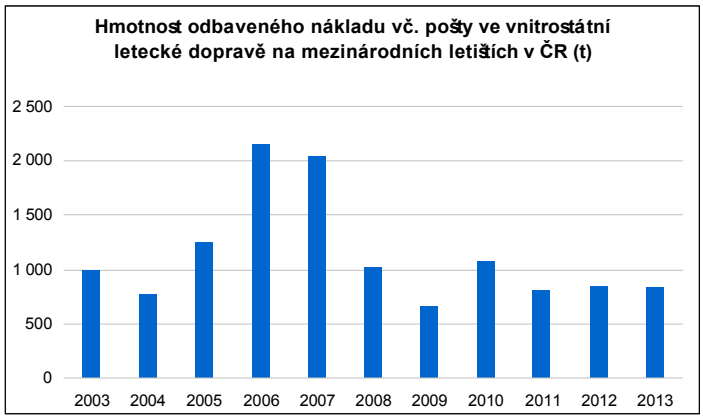
Graf 14: Hmotnost odbaveného nákladu včetně pošty v mezinárodní letecké dopravě na mezinárodních letištích v ČR (t)



Zdroj: MD

Z celkových 58 330 tun přepraveného leteckého nákladu na letištích v ČR v roce 2013 připadá pouhých 838 tun na vnitrostátní leteckou nákladní dopravu. Tato čísla jasně ukazují, že s ohledem na malou geografickou rozlohu ČR a silnou konkurenci v podobě železniční a silniční dopravy má nákladní letecká doprava v ČR budoucnost především ve své mezinárodní podobě.

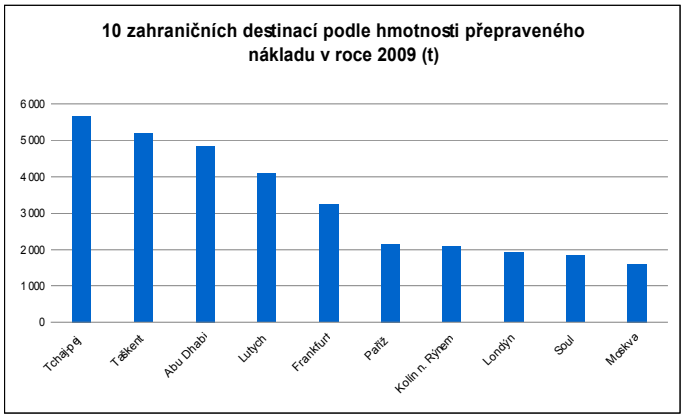
Graf 15: Hmotnost odbaveného nákladu včetně pošty ve vnitrostátní letecké dopravě na mezinárodních letištích v ČR (t)



Zdroj: MD

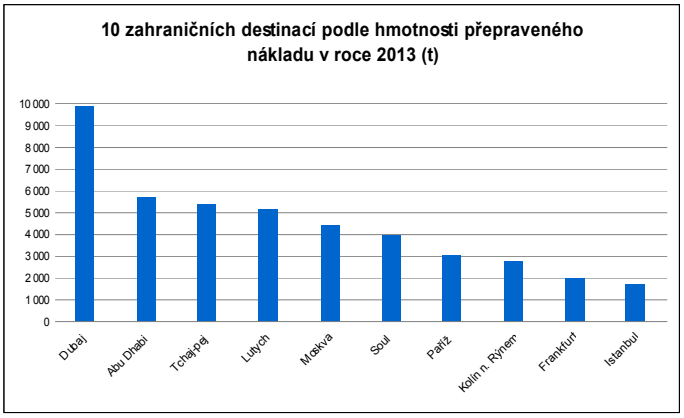
Nejvíce nákladu bylo v roce 2013 přepraveno z mezinárodních letišť v ČR do Dubaje (téměř 10 tisíc tun), další byla také destinace ze Spojených arabských emirátů Abu Dhabi následována tchajwanskou Tchaj-pejí. Ta byla nejčastější destinací při přepravě nákladu v roce 2009. Na druhém místě byl tehdy uzbecký Taškent, který však z pořadí deseti nejvyužívanějších destinací v roce 2013 zcela zmizel.

Graf 16: 10 zahraničních destinací podle hmotnosti přepraveného nákladu v roce 2009 (t)



Zdroj: MD

Graf 17: 10 zahraničních destinací podle hmotnosti přepraveného nákladu v roce 2013 (t)



Zdroj: MD

Obchodní leteckou dopravu provozují na území ČR jak čeští, tak i zahraniční letečtí dopravci. Po vnitropolitických a ekonomických změnách, které v ČR nastaly na konci osmdesátých a začátkem devadesátých let minulého století, vzniklo v ČR několik nových subjektů zabývajících se obchodní leteckou dopravou. Nicméně některé z nich postupem času ukončily svoji činnost, a to především z obchodních důvodů. V současné době se jeví české prostředí v tomto ohledu jako stabilizované. ČR s ne příliš silným domácím trhem neskýtá mnoho příležitostí pro vznik zcela nových velkých leteckých dopravců. Ani vysoce konkurenční vnitřní trh EU, na který mají čeští letečtí dopravci volný přístup, takové situaci příliš nenahrává. Hlavní úlohu mezi českými leteckými dopravci dlouhodobě hrají dvě největší společnosti České aerolinie a.s. a Travel Service, a.s., které generují převážnou část přepravních výkonů. V posledních deseti letech však zažil v ČR dynamický rozvoj segment tzv. business aviation. Jedná se především o individuální přepravu osob, popř. nákladu, na nepravidelné bázi. Tato část obchodní letecké dopravy využívá různé druhy konceptů a obchodních modelů a obecně se vyznačuje vysokou mírou konkurenceschopnosti, flexibility a přizpůsobivosti. Mezi české letecké dopravce zabývající se tímto segmentem patří např. ABS Jets, a.s., GROSSMANN JET SERVICE spol. s.r.o., Silesia Air s.r.o., Time Air, s.r.o. a další.

K lednu 2015 měli Úřadem pro civilní letectví vydáno oprávnění pro provádění obchodní letecké dopravy (provozní licenci) následující čeští letečtí dopravci:

Tabulka 2: Obchodní letecká doprava prováděná letouny

Provozovatel	Sídlo
České aerolinie a.s.	Praha
Travel Service, a.s.	Praha
SILVER AIR spol. s r.o.	Praha
LR Airlines, s.r.o.	Ostrava
ABS Jets, a.s.	Praha
GROSSMANN JET SERVICE spol. s.r.o.	Praha
Silesia Air s.r.o.	Praha
DSA a.s.	Hradec Králové
Time Air, s.r.o.	Praha
AEROTAXI s.r.o.	Praha
Air Prague s.r.o.	Praha
VAN AIR Europe, a.s.	Brno
CTR flight services, s.r.o.	Praha
AEROPARTNER a.s.	Praha
QUEEN Air s.r.o.	Ostrava
Air Bohemia a.s.	Mnichovo Hradiště
Eclair Aviation s.r.o.	Praha
PRAGA AVIATION s.r.o.	Praha

Zdroje: Úřad pro civilní letectví, Obchodní rejstřík

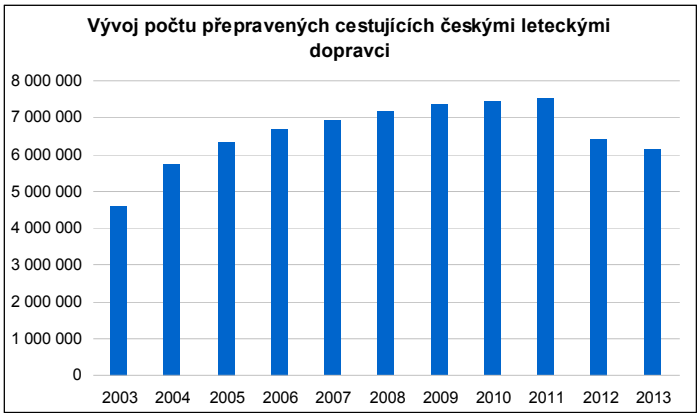
Tabulka 3: Obchodní letecká doprava prováděná vrtulníky

Provozovatel	Sídlo
ALFA-HELICOPTER, spol. s r.o.	Brno
DSA a.s.	Hradec Králové
HELI CZECH s.r.o.	Hradec Králové

Zdroje: Úřad pro civilní letectví, Obchodní rejstřík

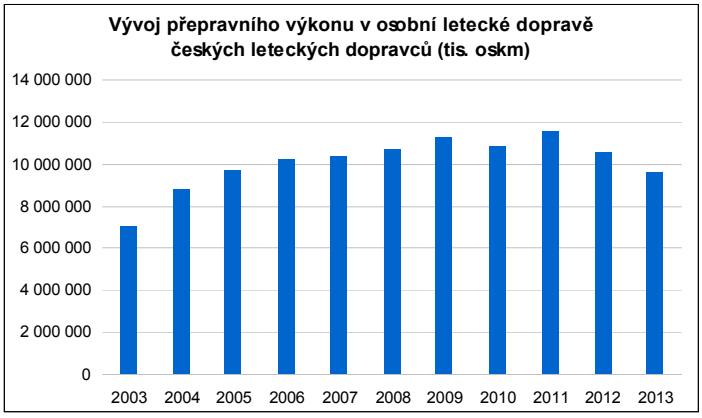
Analýza přepravních výkonů jasně ukazuje, že se čeští letečtí dopravci zaměřují především na osobní leteckou dopravu. Celkový počet přepravených cestujících českými leteckými dopravci měl, jak ukazuje následující graf, až do roku 2011 vzestupný trend, byť s nástupem celosvětové hospodářské krize se tempo meziročních nárůstů výrazně zpomalilo. V roce 2012 byl však zaznamenán významný úbytek počtu cestujících, na který navázal další pokles v následujícím roce 2013, přičemž celkový počet přepravených cestujících se vrátil přibližně na úroveň roku 2005. Vývoj přepravního výkonu v zásadě tento trend kopíruje. Podíl českých leteckých dopravců na celkovém trhu osobní letecké dopravy v ČR dosahoval v roce 2013 hodnoty 42 %.

Graf 18: Vývoj počtu přepravených cestujících českými leteckými dopravci



Zdroj: MD

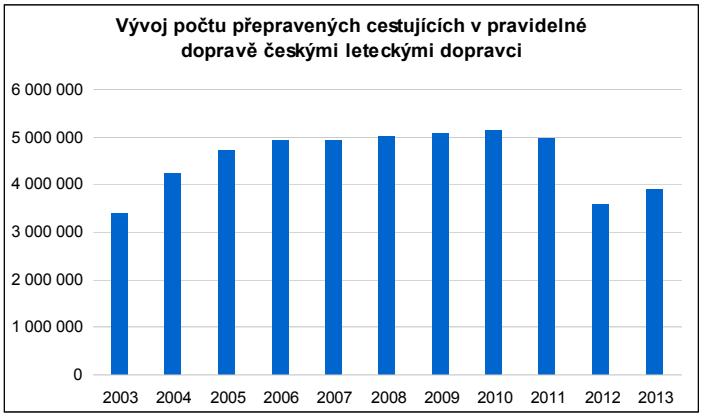
Graf 19: Vývoj přepravního výkonu v osobní letecké dopravě českých leteckých dopravců (tis. oskm)



Zdroj: MD

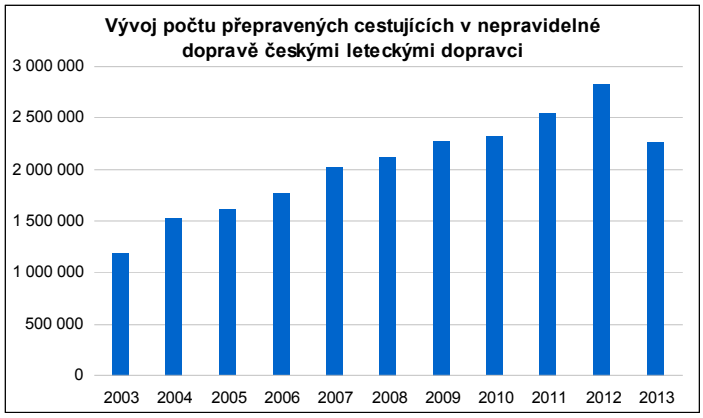
Přestože v přepravě osob převažuje pravidelná letecká doprava, kterou v současné době zajišťují pouze České aerolinie a.s. a Travel Service, a.s., je nutné nepravidelnou přepravu považovat za důležitou součást výkonů českých leteckých dopravců. V celkových hodnotách se nepravidelná doprava podílela na celkovém počtu cestujících v roce 2013 přibližně 37 %. Nicméně u některých, zejména pak malých leteckých dopravců, představuje tato část letecké dopravy jejich hlavní činnost.

Graf 20: Vývoj počtu přepravených cestujících v pravidelné dopravě českými leteckými dopravci



Zdroj: MD

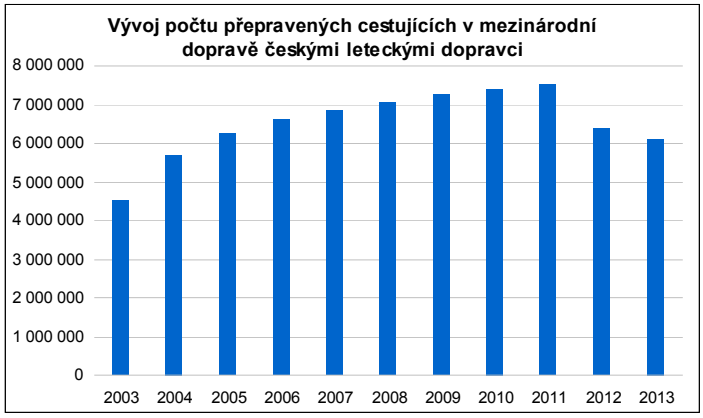
Graf 21: Vývoj počtu přepravených cestujících v nepravidelné dopravě českými leteckými dopravci



Zdroj: MD

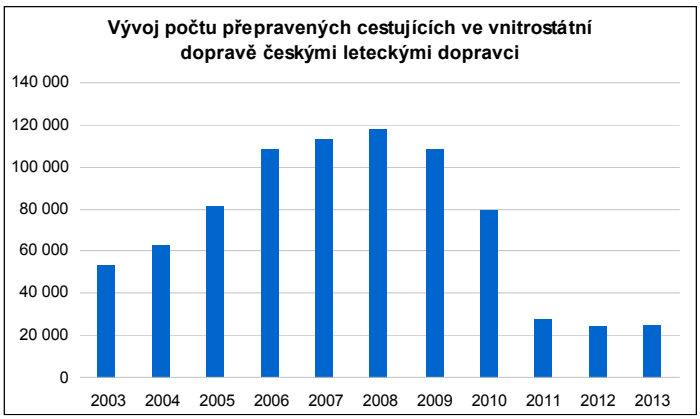
Vzhledem ke geografické rozloze ČR je zcela logické, že dominantní úlohu u českých leteckých dopravců hraje přeprava cestujících na mezinárodních letech. Podíl vnitrostátní letecké dopravy na celkových výkonech nedosahoval v roce 2013 hodnoty ani 0,5 %. Významný propad počtu vnitrostátních cestujících nastal v roce 2011, kdy došlo k zásadnímu omezení pravidelné vnitrostátní dopravy zajišťované Českými aeroliniemi a.s.

Graf 22: Vývoj počtu přepravených cestujících v mezinárodní dopravě českými leteckými dopravci



Zdroj: MD

Graf 23: Vývoj počtu přepravených cestujících ve vnitrostátní dopravě českými leteckými dopravci



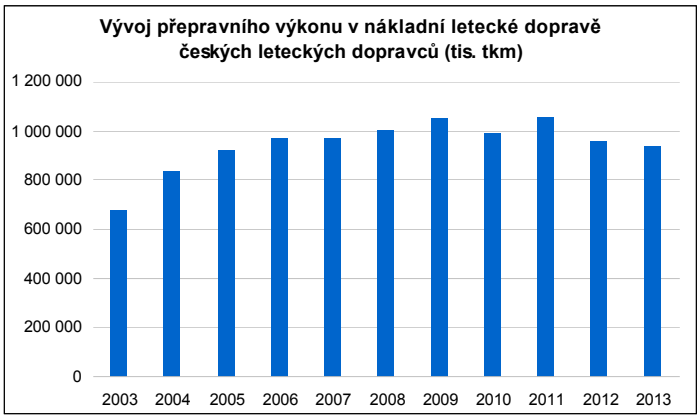
Zdroj: MD

V oblasti nákladní letecké dopravy nehrají čeští letečtí dopravci zásadní úlohu na světovém ani evropském trhu s tím, že v ČR není licencován žádný dopravce, který by se specializoval výhradně na nákladní leteckou dopravu. V intervalu let 2006 až 2013 byl zaznamenán významný propad v hmotnosti přepraveného nákladu našimi dopravci. Hodnota zaznamenaná v roce 2013 tvoří pouze 40 % hodnoty dosažené v roce 2006. Přestože hmotnost přepraveného nákladu významně klesá, křivka přepravního výkonu vykazuje stabilnější průběh. V drtivé většině je náklad přepravován formou dokládky na letech pro cestující.

Graf 24: Hmotnost nákladu přepraveného českými leteckými dopravci (t)

Zdroj: MD

Graf 25: Vývoj přepravního výkonu v nákladní letecké dopravě českých leteckých dopravců (tis. tkm)



Zdroj: MD

Z globálního pohledu se čeští letečtí dopravci pohybují ve velmi konkurenčním prostředí, a to především na vnitřním trhu EU, kde je otevřen neomezený přístup pro všechny letecké dopravce EU. Při provozu do třetích zemí bojují čeští letečtí dopravci o přežití na tvrdém mezinárodním trhu, který se vyznačuje různými regulačními rámci a kulturami, dvoustrannými leteckými dohodami a ujednáními upravujícími přístup k trhu a hospodářskou soutěží, která je občas v těchto zemích narušena nekorektními praktikami. V některých případech lze stále ještě identifikovat významná omezení pro přístup k trhu daná existujícím smluvním rámcem se třetími zeměmi.

Přímé konkurenční prostředí je pro české letecké dopravce vytvářeno především ze strany zahraničních leteckých dopravců působících na příslušném trhu a konkrétních relacích. Počet zahraničních dopravců v jednotlivých zimních a letních provozních obdobích je poměrně proměnlivý. Na letištích v ČR provozovalo v letech 2004 až 2014 své mezinárodní lety

průměrně 50 až 57 zahraničních dopravců. Níže uvedený přehled je sestaven z nejvýznamnějších zahraničních dopravců, kteří dlouhodobě provádějí pravidelnou a nepravidelnou leteckou dopravu do/z ČR na konkrétních přepravních trzích. Z celkového pohledu převažuje přeprava na krátkých a středních tratích, přičemž přímé dálkové lety zajišťují aktuálně pouze letečtí dopravci Emirates, Delta Air Lines (pouze v průběhu letního provozního období), Air Transat (pouze v průběhu letního provozního období), Korean Air a China Airlines (výhradně nákladní lety).

Tabulka 4: Zahraniční dopravci dlouhodobě provozující leteckou dopravu do/z ČR

Stát	**Letecký dopravce**
Belgie	Brussels Airlines, TNT Airways
Bělorusko	Belavia, Genex
Bulharsko	Bulgaria Air
Finsko	Finnair
Francie	Air France, Transavia*, EasyJet*
Irsko	Aer Lingus
Itálie	Alitalia, Air One*, EasyJet*, Vueling *, Wizz Air Hungary*
Izrael	El Al Israel Airlines
Tchaj-wan	China Airlines
Korea	Korean Air
Německo	Lufthansa, Germanwings *
Nizozemí	KLM-Royal Dutch Airlines, Transavia*, EasyJet*
Polsko	LOT-Polish Airlines
Portugalsko	TAP Air Portugal
Rakousko	Austrian Airlines
Ruská Federace	Aeroflot, Rossiya, Ural Airlines, Transaero, UT Air, Siberia Air
Řecko	Aegean Airlines*
Skandinávie	SAS Scandinavian Airlines, Norwegian Air Shuttle*
Španělsko	Iberia, Vueling*
Srbsko	Air Serbia
Švýcarsko	Swiss Air, Farnair
Tunisko	Tunis Air, Nouvelair
Turecko	Turkish Airlines, Pegasus*, Onur Air
UAE	Emirates
Ukrajina	Ukraine International Airlines
USA	Delta Air Lines
Velká Británie	British Airways, EasyJet*, Jet2*, Ryanair*, Wizz Air Hungary*

**nízkonákladový dopravce*
Zdroj: MD

Zahraniční letečtí dopravci hrají také významnou úlohu v oblasti nákladní letecké dopravy uskutečňované do/z ČR. Mezi provozovatele pravidelné nákladní dopravy patří letečtí dopravci TNT, Farnair a China Airlines. Posledně jmenovaný je v současné době jediným dálkovým pravidelným dopravcem nákladu v ČR. Velký podíl na trhu mají rovněž nepravidelné nákladní

lety. Níže je uveden přehled nejvýznamnějších nepravidelných nákladních leteckých dopravců působících na trhu v ČR v letech 2003 až 2013 včetně počtu uskutečněných letů.

Tabulka 5: **Nepravidelná nákladní letecká doprava v ČR 2003 - 2013 (počty letů zahraničních leteckých dopravců)**

Letecký dopravce	*2003*	*2004*	*2005*	*2006*	*2007*	*2008*	*2009*	*2010*	*2011*	*2012*	*2013*
Yangtze River Express Airlines (ČLR)	0	0	0	0	0	0	0	119	237	517	152
Genex (Bělorusko)	0	0	0	0	0	3	5	48	105	111	118
Ukraine-Alliance (Ukrajina)	1	0	1	2	0	98	0	0	0	10	12
Aviacon Zitotrans (RF)	6	13	5	1	4	9	4	8	9	4	4
Antonov Design Bureau (Ukrajina)	8	9	24	1	3	2	0	0	0	0	0
Transaviaexport Airlines (Bělorusko)	3	14	9	2	1	6	8	4	1	7	10
Silk Way Airlines (Ázerbájdžán)	11	33	12	4	8	1	0	0	0	1	1
Uzbekistan Airways (Uzbekistán)	24	7	1	4	2	19	238	64	8	1	0
Volga Dnepr Airlines (RF)	40	9	13	8	4	10	8	15	11	10	10
Turkmenistan Airlines (Turkmenistán)	61	35	3	6	9	7	23	31	31	24	55
Ostatní	214	233	89	62	46	121	43	50	41	19	28
Celkem	368	353	157	90	77	276	329	339	443	704	390

Zdroj: MD

S cílem stát se významným centrem v oblasti nákladní letecké dopravy ve střední a východní Evropě zaujímá ČR k regulaci tohoto segmentu velmi liberální postoj. Letečtí dopravci tak mohou při dopravě nákladu na/z území ČR využívat široká přepravní práva včetně velmi rozšířené náhradní letecké dopravy (*road feeder service*). Přilákání nových, zejména pravidelných nákladních leteckých dopravců do ČR, je však dlouhodobá záležitost, která vyžaduje aktivní součinnost všech zainteresovaných složek.

3.3 Postavení přepravního trhu ČR ve vztahu ke globálnímu/evropskému trhu letecké dopravy

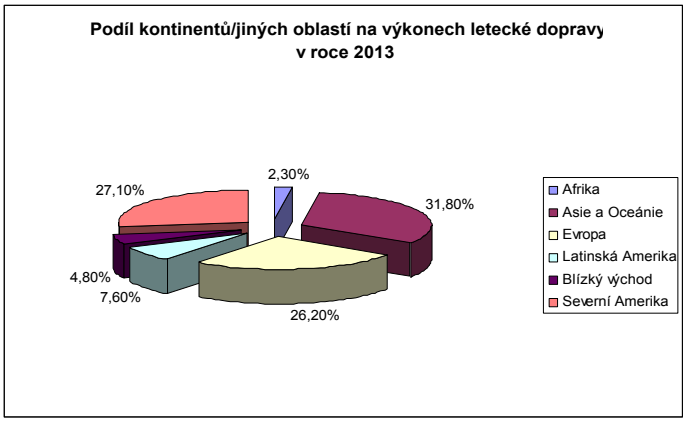
3.3.1 Aktuální situace na globálním trhu letecké dopravy

V současnosti je letecká doprava odvětvím podnikání s globální působností, přičemž situace na globálním trhu ovlivňuje výkony přepravního trhu ČR, a to díky povaze letecké dopravy ve větším rozsahu než v jiných dopravních oborech. Je proto důležité sledovat globální trh letecké

dopravy a využívat informace i predikce jeho vývoje pro další rozvoj přepravního trhu ČR. Globální trh letecké dopravy lze chápat i v širším pojetí, nejde pouze o přepravené cestující, náklad či poštu. Uskutečněná přeprava přispívá návazně do ekonomik jednotlivých států či regionů dalšími příjmy (cestovní ruch, stravování, výdaje v rámci cesty, s tím spojená podpora pracovních míst atd.). Letecká doprava celosvětově podporuje až 58 milionů pracovních míst[9]. Produkce mnoha výrobků by nebyla realizovatelná bez využití letecké dopravy. Letecká doprava se podílí na globálním HDP z 3,4 %[10]. V roce 2013 bylo ve světě přepraveno celkem 3,1 miliardy cestujících a 49,2 milionu tun nákladu[11]. V témže roce bylo uskutečněno 36,4 milionů obchodních letů (vyjma kategorií *general* a *business aviation*).

Jednotlivé kontinenty či jinak definované geografické oblasti se podílejí na výkonech obchodní letecké dopravy cestujících a nákladu ve světě rozdílně, např. Evropa se podílela v roce 2013 na celkovém počtu přepravených cestujících a nákladu z 26,2 %, což je srovnatelné s podílem Severní Ameriky (27,1 %). Největší podíl má Asie a Oceánie (31,8 %).

Graf 26: Podíl kontinentů/jiných oblastí na výkonech letecké dopravy v roce 2013



Zdroj: IATA World Transport Statistics

Největšími světovými letišti podle počtu odbavených cestujících byly v roce 2013 stejně jako v předchozím roce Atlanta Hartsfield Jackson International Airport (94,4 miliony cestujících), následovaná letištěm Peking Capital International Airport (83,7 miliony cestujících) a Londýn Heathrow (72,4 miliony cestujících). V přepravě nákladu a pošty byly největšími letišti v roce 2013 Hong Kong International Airport (4,2 miliony tun), Memphis International Airport (4,1 miliony tun) a Šanghaj Pudong International Airport (2,9 miliony tun)[12]. Pro srovnání: Letištěm Václava Havla Praha prošlo ve stejném roce téměř 11 milionu cestujících a 52 tisíc tun nákladu a pošty.

Vlivem vysoce konkurenčního prostředí a restrikcím v oblasti vlastnictví a kontroly leteckých dopravců se vytváří seskupení leteckých dopravců, tzv. letecké globální aliance, založené na velice těsné obchodní spolupráci a koordinaci leteckých aktivit. Mezi jednotlivými aliancemi probíhá soutěž o zákazníka, která je založena především na systému poskytování globálních služeb. Uvedený trend se nevyhnul ani ČR, neboť aktivní účast Českých aerolinií a.s. v globální alianci Sky Team přináší prostřednictvím jejich úzké spolupráce s ostatními členy této aliance efektivní rozšíření přepravních možností pro českou veřejnost. Trend polarizace mezi leteckými dopravci, a to zejména se zaměřením na region a segment trhu, bude zřejmě dále pokračovat.

[9] The Air Transport Action Group (ATAG), Oxford Economics
[10] The Air Transport Action Group (ATAG), Oxford Economics
[11] IATA World Air Transport Statistics
[12] Airport Council International (ACI)

Významnou součástí civilního letectví je nákladní letecká doprava, která přispívá k růstu světové ekonomiky a k její globalizaci. S ohledem na náklady s ní spojené, je letecká doprava využívána zejména pro zboží lehké, kompaktní či rychle zkazitelné a s vysokou hodnotou na jednotku (např. elektro komponenty, farmaceutický průmysl, náhradní díly ve strojírenství, potraviny, květiny). Uvedené je nejlépe patrné z dat z roku 2010 o použitém druhu dopravy v rámci světového obchodu, kdy 34,6 % přepravy světového obchodu z hlediska hodnoty se uskutečnilo prostřednictvím letecké dopravy ve srovnání s 0,5 % z hlediska objemu[13].

3.3.2 Hlavní přepravní proudy z ČR ve vztahu ke globálnímu trhu letecké dopravy

Pokud jde o přepravní trh ČR a jeho konkrétní vazbu na globální trh letecké dopravy, je třeba charakterizovat hlavní přepravní toky v rámci mezinárodní letecké dopravy z a do ČR. Např. v roce 2009 tvořil počet cestujících odlétajících z ČR do destinací mimo Evropu 14 %[14]. Pokud jde o dálkové linky z ČR mimo Evropu, České aerolinie a.s. provozují pravidelné přímé lety mezi Prahou a jihokorejským Soulem, stejně jako letecký dopravce Korean Air. V rámci tohoto partnerství jsou nabízeny cestujícím možnosti spojení z ČR zejména do východní a jihovýchodní Asie, Austrálie a Oceánie s jedním přestupem v Soulu. Významnou možností, která zahrnuje vhodnou konektivitu mezi ČR a oblastmi Blízkého východu, Afriky, Asie a Austrálie, jsou přímé lety leteckého dopravce Emirates na trase Praha – Dubaj. Podobné oblasti jsou z ČR dostupné také prostřednictvím leteckého dopravce Turkish Airlines přes Istanbul. Spojení se Severní Amerikou s návaznými přestupy na lety do Střední, případně Jižní Ameriky zajišťují letečtí dopravci Delta Air Lines mezi Prahou a New Yorkem (John F. Kennedy International Airport) a nově také Air Transat mezi Prahou, Montrealem a Torontem. Tyto lety jsou však provozovány pouze několik měsíců v letním provozním období IATA a nezajišťují tak nepřetržité spojení se severoamerickým kontinentem. Jediným výlučně nákladním dálkovým pravidelným spojením jsou lety dopravce China Airlines mezi Tchaj-pejí a Prahou s několika mezilehlými body. Další možnosti spojení do celého světa poskytují kromě českých leteckých dopravců a jejich případné obchodní spolupráce s jinými leteckými dopravci zejména evropští letečtí dopravci, s nimiž se lze dostat z ČR přes evropská letiště do všech významných světových destinací, případně s návaznými přestupy do dalších míst ve světě. V tomto ohledu se jedná především o letecké dopravce Lufthansa (Frankfurt, Mnichov), Air France (Paříž), British Airways (Londýn), Austrian Airlines (Vídeň), Finnair (Helsinky) a Aeroflot (Moskva). Vzhledem k přístupu na globální přepravní trh je významným prvkem také spolupráce leteckých dopravců ve formě společného označovaní linek (code-share), kdy např. český letecký dopravce může nabízet jako tzv. marketingový letecký dopravce přepravu na jeden přepravní doklad z ČR téměř do celého světa bez vlastního provozu, pokud takovou spolupráci dovolují příslušné právní předpisy nebo smluvní rámce uzavřené s dotyčnými státy.

Pro možné zlepšení dopravní obslužnosti a posílení konektivity přepravního trhu ČR s globálním přepravním trhem lze využít údaje o počtu odbavených cestujících na Letišti Václava Havla Praha v roce 2013 do destinací, se kterými ČR v té době neměla pravidelné přímé letecké spojení, a to dle pořadí dvaceti nejčastějších následovně: Hanoj, Bangkok, Tokyo, Los Angeles, Šanghaj, Bilbao, San Francisco, Chicago, Hong Kong, Peking, Boston, Miami, Osaka, Dillí, Birmingham, Doněck, Porto, Singapur, Talinn a Záhřeb. Z tohoto výčtu je patrné, že největší zájem cestujících z Letiště Václava Havla Praha byl o destinace v Asii (Vietnam, Thajsko, Japonsko, Čína, Indie), ve Spojených státech amerických a také v některých evropských státech. V této souvislosti zde vzniká prostor pro možné zavedení nových přímých linek a zlepšení dopravní obslužnosti ČR v budoucnu, přičemž o zavedení takové linky rozhoduje samozřejmě mnoho dalších faktorů, jako např. mezinárodní smlouvy

[13] Zdroj: Aviation benefits beyond borders, ATAG, 2012

[14] Oxford Economics: Economic Benefits from Air Transport in the Czech Republic, IATA

a jiná ujednání mezi státy (letecké dohody, vízová povinnost), obchodní model leteckých dopravců, náklady na zavedení nové linky, typy provozovaných letadel, incentivní pobídky, podpora cestovního ruchu, daňová, celní a měnová politika, výkonnost a orientace ekonomiky atd.

3.3.3 Postavení přepravního trhu ČR ve vztahu k regionálním trhům letecké dopravy

Pokud jde o přepravní trh ČR a jeho vazbu na relevantní regionální trhy, je nutné zmínit především evropský přepravní trh (jednotný přepravní trh EU, případně okolních států). Na členské státy EU připadal podíl 21 % na celosvětovém počtu přepravených cestujících v roce 2013. Letecká doprava v EU přispívá přímo i nepřímo přibližně k 5,5 milionům pracovních míst a předpokládá se další výrazný růst do roku 2032 až na 14,9 milionu pracovních míst. V EU se dle různých zdrojů očekává v nadcházejících dvaceti letech průměrný roční růst letecké dopravy mezi 1,8 a 3,8 %[15].

Vývoj letecké dopravy v EU následoval v posledních letech světový trend konsolidace tohoto odvětví. V rámci EU působí tři velká globální alianční uskupení Star Alliance (v EU např. Lufthansa, Austrian Airlines, Swiss Air Lines, Brussels Airlines, TAP Portugal, LOT), Oneworld (např. British Airways, Iberia, Finnair, Air Berlin) a SkyTeam (např. ČSA, Air France, KLM, Air Europa, Alitalia, Tarom). Významné přepravní toky cestujících v globálním měřítku i uvnitř EU jsou tak často realizovány právě v rámci jedné z těchto globálních aliancí. Např. letečtí dopravci skupiny Lufthansa Group sdružené také v alianci Star Alliance (Lufthansa, Austrian Airlines, Swiss Air Lines) přepravili v roce 2013 z a do ČR více než 1,2 milionu cestujících, což znamenalo asi 20 % podíl na českém přepravním trhu v kategorii tradičních síťových dopravců. Přes svá hlavní přestupní letiště Frankfurt, Mnichov, Vídeň a Curych nabízejí tito letečtí dopravci návazná spojení do 214 destinací v 74 státech světa[16].

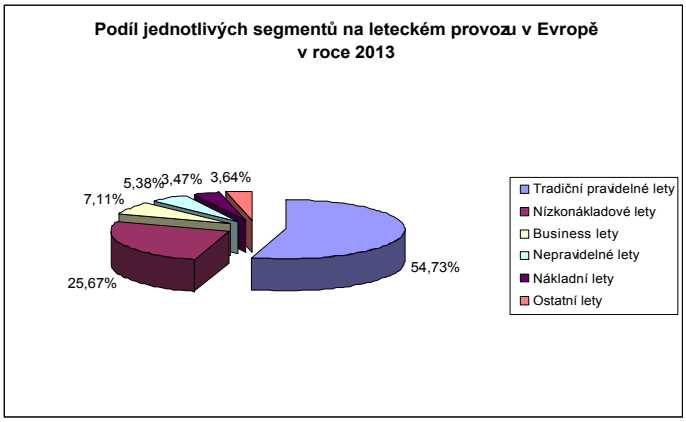
Leteckou dopravu uvnitř EU dále významně doplňuje nabídka nízkonákladových leteckých dopravců (např. Ryanair, EasyJet, Norwegian, Wizz Air). Jejich tržní podíl na počtu přepravených cestujících v Evropě mezi roky 2008 a 2013 pravidelně rostl, na rozdíl od počtu přepravených cestujících tradičními síťovými dopravci[17]. Nízkonákladový model letecké dopravy vhodně využívá výhod otevřeného a jednotného přepravního trhu EU, pravidelné lety jsou provozovány z více základen v rámci EU s využitím jednoduššího obchodního modelu založeného na přepravě z bodu do bodu (*point to point*) na rozdíl od síťových leteckých dopravců. I v této oblasti je však vidět posun směrem k určitému sbližování obou obchodních modelů či jejich kombinace za účelem lepšího využití možností daného přepravního trhu. Z posledních zkušeností vývoje tohoto trhu je zřejmé, že se síťoví letečtí dopravci snaží na přepravním trhu EU konkurovat nízkonákladovým leteckým dopravcům specifikací svého produktu směrem k nízkonákladovému konceptu a případně zakládáním samostatných podniků, zabývajících se tímto obchodním modelem letecké dopravy. Hlavní síťoví letečtí dopravci EU se současně koncentrují na síť dálkových linek a jejich návaznost z hlavních základen (tzv. hubů) do dalších bodů v rámci regionu.

Z rozdělení leteckého provozu v Evropě[18] do jednotlivých segmentů za rok 2013 vyplývá, že pravidelné lety provozované tradičními síťovými dopravci tvořily 54,7 % ze všech uskutečněných IFR[19] letů. Lety nízkonákladových leteckých dopravců představovaly 25,7 %,

[15] The Air Transport Action Group (ATAG), EUROCONTROL
[16] Letectví + Kosmonautika, č. 7/2014, tisková konference LH v Praze dne 16. 6. 2014
[17] EUROCONTROL, Market Segments in European Air Traffice 2013
[18] EUROCONTROL Statistical Reference Area (ESRA08)
[19] Instrument Flight Rules – pravidla pro let podle přístrojů

business lety 7,1 %, nepravidelné lety 5,4 %, nákladní lety 3,5 % a ostatní lety 3,6 % z celkového IFR provozu. Oproti roku 2009 došlo u segmentu pravidelných letů provozovaných tradičními síťovými dopravci k poklesu o 3 %, naopak podíl nízkonákladových leteckých dopravců vzrostl o 4,3 %. U dalších sledovaných kategorií (business lety, nepravidelné lety a nákladní lety) došlo pouze k minimálním rozdílům v řádu desetin procenta při porovnání s rokem 2009, z čehož vyplývá, že tyto segmenty si drží stabilní tržní podíly[20].

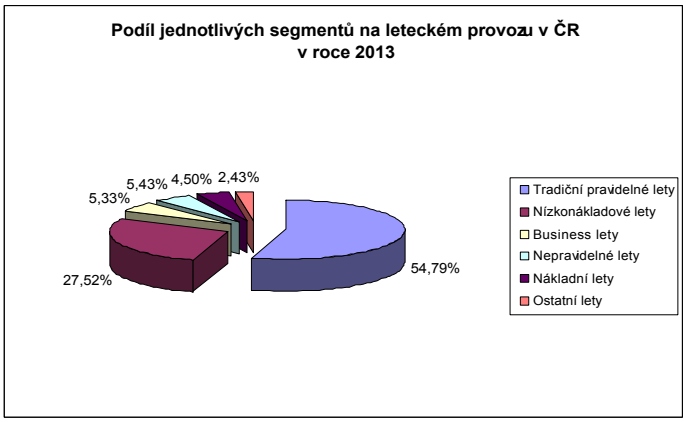
Graf 27: Podíl jednotlivých segmentů na leteckém provozu v Evropě v roce 2013



Zdroj: EUROCONTROL

Obdobně můžeme analyzovat i letecký provoz v ČR, přičemž podíly jednotlivých tržních segmentů v roce 2013 znázorňuje následující graf. Lze konstatovat, že segmentace leteckého provozu v ČR se zásadním způsobem neodchyluje od leteckého provozu v Evropě a i v porovnání s rokem 2009 mají pohyby u jednotlivých segmentů obdobný trend. To dokazuje, že letecká doprava v ČR je integrální součástí evropského leteckého trhu a její budoucí vývoj bude v zásadě kopírovat vývoj v tomto regionu.

Graf 28: Podíl jednotlivých segmentů na leteckém provozu v ČR v roce 2013



Zdroj: EUROCONTROL

Z globálního pohledu čelí letečtí dopravci EU ostré konkurenci leteckých dopravců zejména ze států Perského zálivu (Emirates, Etihad Airways, Qatar Airways), kteří obsluhují množství destinací na všech kontinentech a využívají svá domovská letiště v Perském zálivu pro často jediný přestup cestujících mezi dvěma místy ve světě na bázi šestých svobod vzduchu. Tím, že tito dopravci využívají na přímých letech z Perského zálivu do Evropy také tzv. sekundární

[20] www.eurocontrol.int/statfor/sid

letiště (např. Lyon, Hamburg, Benátky), nejde jen o přímou konkurenci na dálkových linkách mezi Evropou, Asií, Afrikou a Austrálií, ale také o vliv těchto dopravců na leteckou dopravu uvnitř EU, kde dochází k úbytku cestujících na regionálních linkách leteckých dopravců EU, které navazují na jejich dálkové linky. Z pohledu cestujících však dochází k rozšiřování nabídky spojení zejména ze sekundárních letišť.

Na přepravní trh v ČR mají podstatný vliv zejména přepravní trhy v okolních státech (hlavně Německo, Rakousko, Polsko), zajímavé je také srovnání s dalšími státy střední, východní a jihovýchodní Evropy, jako je Slovensko, Maďarsko, Slovinsko, Chorvatsko, Rumunsko a Bulharsko, které mají často podobný vývoj vlastních trhů, charakteristický uvolněním restrikcí po změně politického systému, liberalizací přepravního trhu, spojenou s novými příležitostmi a často rychlým a nekoncepčním rozvojem letecké dopravy v dané zemi. Tyto státy se také často potýkají s problémy spojenými s velikostí a možnostmi daného přepravního trhu či blízkostí většího dopravního uzlu (např. blízkost letišť Bratislava – Vídeň). S těmito negativními faktory je také spojená slabší úroveň dopravní obslužnosti v rámci tohoto regionu či mimo region, kterou často zajišťují alespoň nízkonákladoví letečtí dopravci. Na dopravní obslužnost a konektivitu regionálních přepravních trhů mají vliv také jiné druhy dopravy a možnosti spojení na letiště v rámci regionu (silniční a železniční síť), které mohou spolu s konkrétní nabídkou vhodných leteckých spojení jednotlivých letišť hrát významnou roli při volbě spojení pro cestující z ČR. V tomto ohledu jde především o letiště na území Německa (Drážďany, Lipsko, Norimberk, Frankfurt, Mnichov), Rakouska (Vídeň) a Polska (Katovice, Krakov). V této souvislosti by také mělo být novou významnou konkurencí pro přepravní trh ČR letiště Berlín-Brandenburg, které leží na jihu Berlína a bude vhodně napojeno i na dopravní infrastrukturu do a z ČR (dálniční síť, železniční trať Praha–Berlín).

V rámci států převážně střední, východní a jihovýchodní Evropy se trh letecké dopravy vyvíjel mezi lety 2007 a 2012 rozdílně. Zatímco v ČR byl zaznamenán pokles letecké dopravy o 10,1 %, např. v Polsku byl zaznamenán růst o 29,9 %. Narůst letecké dopravy byl v tomto období zaznamenán také v Německu (8,6 %), Rakousku (12,9 %), Rumunsku (39,4 %) a Bulharsku (12,7 %) a v pobaltských státech (27,8 % až 50,7 %). Pokles naopak zaznamenali na Slovensku (-30,7 %), ve Slovinsku (-23,5 %) a v Maďarsku (-1,8 %)[21]. Z těchto čísel je patrné, že vývoj letecké dopravy v posledních letech je i v rámci regionu částečně rozdílný v závislosti na jednotlivém státě a aktuálním vývoji daného přepravního trhu (např. výrazný vstup nízkonákladového leteckého dopravce Wizz Air Hungary na rumunský přepravní trh). V Maďarsku došlo po úpadku leteckého dopravce Malév v roce 2012 k razantnímu snížení přímých leteckých spojení, která byla nicméně rychle nahrazena především nízkonákladovými leteckými dopravci na liberálním trhu EU a postupně i na dalších linkách mimo EU. K obnovení dálkových linek však dosud nedošlo. Ve státech střední, východní a jihovýchodní Evropy často není vytvořena efektivní síť dálkových linek, která by lépe zajišťovala fungování lokální či evropské sítě linek místních leteckých dopravců. V tomto směru je nejdále Rakousko (destinace v Severní Americe a Asii) a dále Polsko (destinace v Severní Americe a Asii) a ČR (Severní Amerika, Asie). V minulosti měl téměř každý stát v této oblasti leteckého dopravce provozujícího i dálkové linky. V rámci celé EU naopak stoupl počet provozovaných dálkových linek v roce 2012 oproti roku 2007 o 11 %[22]. V současné době je přeprava cestujících a nákladu z členských států EU na dálkových linkách realizována zejména přes významná letiště v západní Evropě a Istanbul nebo přes letiště na Blízkém východě.

Síťovou leteckou dopravu v okolních zemích ČR zajišťují především letečtí dopravci letecké aliance Star Alliance (Polsko, Německo, Rakousko), kteří zajišťují konektivitu

[21] The Civil Aviation Authority of Poland, Eurostat
[22] The Association of European Airlines (AEA)

i na evropských linkách včetně regionu východní a jihovýchodní Evropy, zejména přes Mnichov a Vídeň. Tato dvě letiště jsou pro přepravní trh ČR konkurenční i z pohledu vhodné dostupnosti povrchovou dopravou. ČR v minulosti ztratila dříve vybudovanou pozici Prahy jako přestupního bodu i v rámci evropských linek mezi východem, jihovýchodem a západem Evropy. To je patrné ze snižování podílu transferových cestujících na celkovém počtu odbavených cestujících. Např. graf č. 11 ukazuje značný pokles počtu transferových cestujících na českých letištích po roce 2010. V porovnání s údaji obsaženými v grafu č. 5 je zřejmé, že počet odbavených cestujících v pravidelné letecké dopravě více méně stagnuje. Pokles počtu transferových cestujících také souvisí s obchodní politikou leteckých dopravců, kteří využívají Letiště Václava Havla Praha jako uzlový (přestupní) bod. Např. České aerolinie a.s. postupnou redukcí počtu linek v posledních letech ztrácejí potenciál tzv. síťového efektu s využitím centrálního letiště na území ČR.

3.4 Regulace přístupu k přepravnímu trhu

Trh letecké dopravy nelze považovat za běžné ekonomické prostředí, a to zejména s ohledem na existující regulaci, zejména pak přetrvávající omezení přístupu k trhu a restrikce v oblasti vlastnictví a kontroly leteckých dopravců. Mezinárodní letecká doprava je z celosvětového hlediska založena na principech a pravidlech daných Úmluvou o mezinárodním civilním letectví, jejímž přijetím se v roce 1944 v Chicagu podařilo vyřešit na multilaterálním základě problematiku národní suverenity nad vzdušným prostorem, otázky standardizace a spolupráce v oblasti technické a provozní. Obchodně přepravní záležitosti však byly ponechány převážně v režimu bilaterálním, neboť valná většina vlád si chtěla ponechat právo rozhodovat o podmínkách poskytování práv dopravcům provozujícím letecké dopravní služby na území jejich států.

Vznikl tak tradiční právní rámec pro přístup k trhu založený na systému dvoustranných dohod o letecké dopravě/leteckých službách (dále jen „letecké dohody“) a souvisejících ujednáních na úrovni leteckých úřadů, který je celosvětově uplatňován dodnes. Další regulační rámce tvoří různé regionální právní úpravy, z nichž nejvýznamnější je z pohledu ČR samozřejmě vnitřní trh EU, kde jsou pravidla pro přístup k trhu dána unijními právními předpisy. V poslední době sílí také snahy o vytvoření regulačního rámce na celosvětové úrovni, který by stanovil společná pravidla pro přístup k trhu a omezil restrikce v oblasti vlastnictví a kontroly leteckých dopravců.

3.4.1 Bilaterální úprava přístupu k přepravnímu trhu

Letecké dohody obsahují vzájemnou výměnu přepravních práv mezi smluvními stranami a další pravidla, aspekty a podmínky pro provozování leteckých služeb mezi příslušnými dvěma, popř. více státy. Ujednání jsou výsledkem zejména vzájemných konzultací leteckých úřadů, do jejichž náplně většinou spadají konkrétní provozní otázky, které nejsou přímo řešeny v leteckých dohodách. Cílem obou těchto smluvních nástrojů je zajištění vhodných podmínek pro plánování a dlouhodobě stabilní provoz obchodní letecké dopravy na dané relaci. Stabilita provozu má zásadní vliv na dopravní obslužnost příslušného území a návratnost finančních prostředků investovaných leteckými dopravci do rozvoje příslušného přepravního trhu. ČR má v současné době sjednáno 90 dvoustranných leteckých dohod včetně těch se státy EU, které se však s ohledem na jednotný vnitřní trh EU již neaplikují.

Povolování pravidelného provozu zahraničních leteckých dopravců z nečlenských zemí EU do/z ČR vychází z mezinárodních principů a děje se v souladu s uzavřenými leteckými dohodami, resp. ujednáními, které MD v zájmu zajištění konektivity a dopravní obslužnosti a celkového přínosu letecké dopravy pro ČR uzavřelo se svými partnery ze třetích zemí. Při povolování nepravidelných letů se vychází především z vnitrostátní právní úpravy, která je

obsažena v části šesté zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů, přičemž se zohledňují různé faktory, jako např. zájmy ČR, jejích občanů a podnikatelské sféry, zájmy českých leteckých dopravců, mezinárodní závazky a zásady reciprocity a slušnosti. Povolování provozu zahraničních leteckých dopravců ze třetích zemí do ČR je vždy vedeno snahou optimalizovat přínosy pro cestující veřejnost a další uživatele letecké dopravy, provozovatele letišť v ČR, poskytovatele letových navigačních služeb, jakož i minimalizovat negativa ve vztahu k českým leteckým dopravcům.

Na základě dvoustranných leteckých dohod má ČR v současnosti dostatečně liberalizovaný právní rámec pro leteckou dopravu s celou řadou třetích zemí (např: Argentina, Arménie, Austrálie, Ázerbájdžán, Etiopie, Hongkong, Kuvajt, Libanon, Macao, Katar, Sinagpur, SAE, Uzbekistán, Vietnam). Také s dalšími zeměmi byly již vyjednány liberální letecké dohody, nicméně ještě nedošlo k jejich podpisu (např. Bahrajn, Kambodža, Paraguay, Seychely).

Jelikož je přístup na trhy mimo EU některými leteckými dohodami omezen, je v ČR, stejně jako v ostatních členských státech EU, aplikován postup pro udělování přepravních práv leteckým dopravcům EU pro pravidelný provoz do třetích zemí, který je v ČR upraven zákonem č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Cílem je transparentně a nediskriminačně rozdělit omezená přepravní práva mezi letecké dopravce EU, kteří o ně projevili zájem.

3.4.2 Unijní úprava přístupu k přepravnímu trhu

Významný dopad na regulaci obchodní letecké dopravy v ČR má také naše členství v EU. Přechod na unijní právo a aplikace standardů EU přinesly plnou liberalizaci alespoň v regionální rovině při současném zdůraznění hlediska bezpečnostního, sociálně-ekonomického a ekologického. Jednotný vnitřní trh EU v oblasti letecké dopravy je zformován především na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství, a je na něj pro letecké dopravce EU zcela volný přístup. Ten lze omezit pouze ve výjimečných případech stanovených v uvedeném nařízení, jako jsou závazky veřejné služby, rozdělení provozu mezi letišti, opatření na ochranu životního prostředí či mimořádná opatření, a pouze stanoveným způsobem. Všechna přijatá opatření musí být nediskriminační a transparentní s omezenou platností. V případě leteckého provozu v rámci EU byla veškerá povolení nahrazena pouze informační povinností. Principy fungování vnitřního trhu v EU jsou v současné době plně aproximovány do českého právního řádu prostřednictvím zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Díky existenci jednotného trhu EU má ČR plně liberalizován vzájemný přístup na trh se členskými státy EU.

Stejně jako na bilaterální úrovni dochází i na úrovni EU ke sjednávání leteckých dohod mezi EU a jejími členskými státy a třetími zeměmi ve formě dohod o letecké dopravě nebo dohod o společném leteckém prostoru (tzv. jednotné letecké dohody), které mají za cíl stanovit jednotný rámec pro realizaci letecké dopravy mezi EU a těmito zeměmi. Jednotné letecké dohody je možné uzavírat pouze na základě tzv. vertikálního mandátu uděleného Radou EU, který je specifický pro každou jednotlivou zemi. Při sjednávání se pozornost EU soustředí pouze na sousední země EU a vybrané třetí země, u kterých lze očekávat vysokou přidanou hodnotu pro EU. Díky již uzavřeným jednotným leteckým dohodám má ČR provedenu liberalizaci letecké dopravy s Gruzií, Izraelem, Jordánskem, Kanadou, Marokem, Moldavskem, Spojenými státy americkými, Švýcarskem a prostřednictvím Mnohostranné dohody o vytvoření společného evropského leteckého prostoru (ECAA) také s Albánií, Bosnou a Hercegovinou, Černou Horou, Islandem, Kosovem, Makedonií, Norskem a Srbskem.

Přístup leteckých dopravců ze třetích zemí na přepravní trh členských států EU, tedy i ČR, může být, kromě běžné regulace provozu obsažené v leteckých dohodách, omezen také na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 ze dne 14. prosince 2005 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství. Tímto nařízením došlo k vytvoření seznamu dopravců, kteří mají zakázán nebo omezen přístup do vzdušného prostoru EU (tzv. safety / black list). Seznam spravuje a aktualizuje Evropská komise za pomoci Výboru pro provozní bezpečnost letecké dopravy (ASC – Air Safety Committee), kde jsou zastoupeny členské státy EU, a může na něj zařadit letecké dopravce, kteří vykazují některé nedostatky v oblasti provozní bezpečnosti.

4. Návrhová část – Globální cíl a struktura priorit sektoru letecké dopravy

Globálním cílem Koncepce letecké dopravy je v návaznosti na Dopravní politiku České republiky pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050 a další koncepční a strategické materiály přispět k udržitelnému rozvoji letecké dopravy, která je nedílnou součástí dopravní obslužnosti České republiky, a nebývalou měrou přispívá k růstu národního hospodářství.
Koncepce letecké dopravy má umožnit všem dotčeným podnikatelským subjektům v oblasti civilního letectví, jakož i všem uživatelům vzdušného prostoru České republiky, mít zcela rovné příležitosti pro svá uplatnění, být jasnou reflexí dlouhodobého růstového potenciálu tohoto dynamického a bezpečného druhu přepravy, jakož i minimalizovat zásahy do fungujícího tržního prostředí.
Koncepce letecké dopravy si naopak neklade za cíl upřednostňovat mezi jednotlivými projekty, ale spíše ukázat na oblasti, kde je zvýšený potenciál a potřeba reakce na předpokládaný vývoj a trendy v letecké dopravě.

Letecká koncepce se zabývá problematikou celého sektoru letectví, a je proto zaměřena na fungování následujících oblastí, které jsou zároveň prioritami dalšího rozvoje sektoru letecké dopravy:

1. Přepravní trh
2. Letecký provoz a užívání vzdušného prostoru
3. Vzdělávání jako součást udržitelného rozvoje letecké dopravy
4. Využití dálkově řízených letadlových systémů
5. Bezpečnost leteckého provozu
6. Ochrana civilního letectví před protiprávními činy
7. Letištní infrastruktura – letiště a plochy SLZ
8. Ochrana životního prostředí

5. Priority dalšího rozvoje sektoru letecké dopravy

5.1 Přepravní trh

Globální trh letecké dopravy by měl podle dostupných predikcí i nadále růst. Zatímco v roce 2013 byly v celém světě přepraveny více jak 3 miliardy cestujících, v roce 2032 to má být až 6,32 miliard[23]. V témže roce má být v provozu přibližně 2x více proudových dopravních letadel než v roce 2013, která uletí přibližně 2x více osobokilometrů[24]. Do budoucna poroste i světová flotila nákladních letadel, jejichž kapacita se bude navíc zvětšovat. Např. společnost Airbus předpokládá nárůst počtu nákladních letadel do roku 2032 ze současných 1 600 na zhruba 3 000. Stejně tak přibližně dvojnásobně vzroste počet pracovních míst podpořených přímo či nepřímo leteckou dopravou a oproti roku 2013 se má také více než zdvojnásobit vliv civilního letectví na HDP[25]. Pokud jde o regionální růst, dle současného vývoje nejrychleji roste region Asie a Oceánie, kde rychle sílící střední třída nově využívá k cestování leteckou dopravu. Určitý potenciál má také Afrika. Pokud jde o predikce růstu evropského trhu, po propadu letecké

[23] The Air Transport Action Group (ATAG)
[24] Boeing and Airbus forecast data
[25] Oxford Economics

dopravy v roce 2008 způsobeného ekonomickou krizí, byly např. výrazně redukovány plány na rozvoj infrastruktury v EU, což může brzdit rozvoj letecké dopravy v budoucnu. Průměrný roční nárůst počtu letů mezi roky 2012 a 2035 se tak dle různých scénářů bude navyšovat průměrně o 1,8 % ročně[26]. Aktuální predikce vývoje letecké dopravy v Evropě proto nepředpokládají tak výrazný růst jako před několika lety, např. také z důvodů nedostatečné infrastruktury nebo změn klimatu.

Na leteckou dopravu mají obecně vliv zejména měnící se faktory, jako jsou makroekonomické ukazatele, konkurenční prostředí, chování spotřebitelů a rozvoj nových technologií. V odvětví se předpokládá pokračování trendů, které vyplývají z postupné globalizace a liberalizace přístupu k trhu. Očekává se posun v globalizaci a konsolidaci celého odvětví letecké dopravy prostřednictvím akvizic, fúzí, majetkových účastí i dalších forem obchodní spolupráce mezi leteckými dopravci (aliance, code-share, joint ventures).

Nejnovější formy spolupráce typu joint ventures reagují na zvýšenou konkurenci v oblasti globální letecké dopravy. Letečtí dopravci se touto specifickou formou spolupráce snaží nalézt další způsoby zvýšení příjmů (nově např. dohoda Lufthansy a Air China). V budoucím období by tedy měla být tato forma spolupráce častější a doplňkovou formou spolupráce leteckých dopravců sdružených v globálních aliancích i působících mimo ně, zejména na významných přepravních trzích. I do budoucna bude mít nepochybně na globální trh letecké dopravy značný vliv působení leteckých dopravců z oblasti Perského zálivu, kteří nabízejí leteckou dopravu za výhodné tarify s jedním přestupem téměř do celého světa. Je otázkou, jak se bude vyvíjet postavení těchto dopravců na celosvětovém trhu s ohledem na sílící tlak jiných leteckých dopravců či příslušných úřadů na dodržování transparentních pravidel rovné hospodářské soutěže.

Z dosavadního vývoje letecké dopravy na celosvětové i regionální úrovni je zřejmé, že ani letecká doprava v ČR se nevyhne globalizačním a konsolidačním tendencím k udržení konkurenčních výhod na trhu. Tento proces by měl být reflektován ještě větší snahou o unifikaci pravidel pro výkon letecké dopravy, ať už na úrovni ICAO či EU. Proto je nutné i v ČR na leteckou dopravu pohlížet z širšího, globálního pohledu.

Je zřejmé, že letecká doprava bude i nadále představovat zásadní nástroj pro zajištění spojení ČR se zbytkem světa a bude mít důležitý význam pro hospodářství ČR a jeho další růst včetně tvorby nových pracovních míst a podpory cestovního ruchu. Na základě dosavadního vývoje se předpokládá, že letecká doprava v ČR i nadále zůstane ovlivňována mezinárodní situací. Existující prognózy vypracované mezinárodními organizacemi (např. ICAO, ECAC, IATA, EUROCONTROL) předpovídají pro ČR do roku 2020 mírný nárůst přepravních ukazatelů v rozmezí 2–4 % ročně. Za určitý problém při využívání těchto prognóz lze označit vysokou závislost letecké dopravy na konkrétní politické, bezpečnostní a hospodářské situaci daného regionu. I přes volatilitu uvedených prognóz lze však konstatovat, že poptávka po letecké dopravě v ČR není ještě nasycena a očekává se pokračování jejího růstu. Rozhodujícími faktory růstu obchodní letecké dopravy v ČR bude politická, bezpečnostní a ekonomická stabilita v celosvětovém i regionálním měřítku, zvyšující se výkonnost českého hospodářství, pozitivní vývoj na světovém i evropském leteckém trhu, rozšiřující se nabídka leteckých služeb ve vysoké kvalitě a v přijatelných cenách a dále odpovídající rozvoj letecké dopravní infrastruktury. Negativní vliv mohou mít naopak jak následky válečných konfliktů a zhoršení bezpečnostní situace, tak i např. výskyt a šíření nebezpečné epidemiologické nákazy, důsledky přírodních katastrof nebo významný růst ceny ropných produktů. Důležitým elementem dalšího rozvoje obchodní letecké dopravy je posilování spravedlivé a otevřené hospodářské soutěže a rovného přístupu subjektů působících v odvětví letecké dopravy

[26] EUROCONTROL, Challenges of Growth 2013, Summary Report

na přepravní trh. Zajištění hospodářské soutěže a zdravého konkurenčního prostředí bude vyžadovat co nejširší harmonizaci podmínek včetně sjednocení soutěžních pravidel.

Očekávaný hospodářský růst ČR může stupňovat požadavek na zajištění dostatečného přepravního potenciálu prostřednictvím ekonomické, rychlé a bezpečné letecké dopravy, která bude šetrná k životnímu prostředí a nediskriminační k jejím uživatelům. Proto bude ČR klást v oblasti obchodní letecké dopravy i nadále důraz na zajištění konektivity a kvalitní dopravní obslužnosti založené především na přímých spojeních a vytváření vhodných podmínek pro letecké dopravce a další subjekty působící v leteckém odvětví, zejména pak letiště. Zvýšená pozornost musí být věnována i regionální letecké dopravě a souvisejícímu napojení regionů na leteckou dopravní síť v rámci EU i některých třetích zemí. Důvodem je fakt, že obslužnost některých regionů v ČR zajišťovaná prostřednictvím pozemní dopravy se stále potýká s problémy a překážkami, které limitují či omezují jejich propojení s ostatními regiony v rámci EU a případně i ve třetích zemích. Regionální letiště představují důležitý a efektivní nástroj pro zajištění takového spojení.

Vzhledem ke strategickému významu obchodní letecké dopravy pro ČR bude nutné do budoucna zachovat konkurenceschopnost daného odvětví, zejména pak leteckých dopravců. Z pohledu ČR bude potřebné podporovat existenci vyvážené struktury českých leteckých dopravců provozujících obchodní leteckou dopravu, která bude poskytovat široké spektrum služeb v oblasti pravidelné i nepravidelné letecké dopravy včetně segmentu „business aviation“ a která bude zajišťovat dostatečnou konektivitu a dopravní obslužnost ČR pomocí ucelené sítě linek včetně vybraných linek dálkových. Vzájemná koexistence různých obchodních modelů uplatňovaných v obchodní letecké dopravě, jako například modely pravidelných a nepravidelných leteckých služeb či leteckých služeb z bodu do bodu a síťových služeb, bude důležitá ve vztahu k cestující veřejnosti i dalším uživatelům letecké dopravy.

S ohledem na unijní pravidla zaručující nediskriminační přístup k trhu do třetích zemí pro letecké dopravce EU a na pokračující liberalizaci vztahů (dvoustranných i na úrovni EU) se třetími zeměmi se konkurenční tlak na české letecké dopravce neustále zvyšuje. Čeští dopravci tak musí postupně čelit vzrůstající konkurenci jak ze strany ostatních leteckých dopravců EU, tak i leteckých dopravců ze třetích zemí, a to i na trzích, kde doposud požívali určité ochrany dané smluvním rámcem. Chtějí-li čeští letečtí dopravci v takovém prostředí obstát, musí náležitě přizpůsobit svou obchodní politiku. Budoucí působení českých leteckých dopravců by mělo být založeno na dlouhodobé koncepci a zřetelně definované strategii tak, aby mohla být řádně zajišťována velmi časově náročná příprava smluvních rámců, které by optimálně vyhovovaly jejich potřebám.

V prostředí vnitřního trhu EU a postupného uvolňování pravidel se třetími zeměmi jsou navíc možnosti regulace přístupu zahraničních leteckých dopravců na český přepravní trh, resp. možnosti případné ochrany českých leteckých dopravců velice omezené. Snahou je a i v nadcházejícím období bude v rámci existujícího legislativního prostředí nediskriminačním způsobem podporovat rozvojové záměry českých leteckých dopravců, a to zejména vytvářením vhodných právních rámců a podmínek pro jejich provoz. Nově přijímaná pravidla na dvoustranné i mnohostranné bázi by měla přinést dostatečný růstový potenciál a možnosti pro zvyšování tržního podílu českých leteckých dopravců na přepravním trhu se třetími zeměmi.

Postupná konsolidace českých leteckých dopravců reprezentovaná především majetkovým propojením dvou největších dopravců České aerolinie a.s. a Travel Service, a.s. za účasti leteckého dopravce Korean Air, který je významným minoritním akcionářem a spolu se společností Travel Service, a.s. strategickým partnerem Českých aerolinií a.s., může

přinést v budoucím období řadu nových příležitostí v oblasti rozvoje provozu při využívání synergických efektů. Sféra podnikání těchto společností v zásadě pokrývá všechny hlavní modely obchodní letecké dopravy, jejichž vzájemná interakce může vést k dosahování pozitivních výsledků v dlouhodobém horizontu. Taktéž letečtí dopravci působící v segmentu „business aviation“ mohou přispět k posílení obchodní letecké dopravy v ČR, neboť sdružení EBAA (European Business Aviation Association) předpovídá pro budoucí období tomuto segmentu růst v Evropě na úrovni přibližně 3 % ročně.

Snahou MD, případně dalších orgánů státní správy v budoucím období, by mělo být pokračování ve vytváření vhodného legislativního prostředí v oblasti obchodní letecké dopravy, které bude zacíleno zejména na letecké dopravce a letiště a které povede ke zlepšení dopravní obslužnosti a konektivity ČR v rámci EU i se světem (např. vytváření prostoru a přijímání opatření pro zavádění nových linek). Konkrétní směrování linek závisí na obchodním rozhodnutí každého leteckého dopravce, MD by mělo nicméně vytvořit vhodné podmínky pro realizaci takových obchodních záměrů. I když je přepravní trh ČR ovlivňován mnoha faktory, posílení ČR, resp. Letiště Václava Havla Praha jako určitého přestupního místa pro lety v rámci Evropy, případně i s dosahem na globální trh letecké dopravy prostřednictvím vhodného portfolia dálkových letů, by mělo nepochybně přínos pro mnohé subjekty nejen v oblasti civilního letectví.

Pro další rozvoj sítě dálkových linek bude však ČR pro nejbližší období téměř výhradně závislá na nabídce ze strany zahraničních dopravců. Vzhledem k velikosti českého přepravního trhu bude pro získání nových osobních dálkových linek a jejich dlouhodobé zachování nezbytné zajištění dostatečného objemu transferových cestujících prostřednictvím spolupracujícího domácího dopravce s rozvinutou sítí linek obsluhujících významné evropské aglomerace.

K rozvoji Letiště Václava Havla Praha jako uzlového letiště (hub) by mělo přispět také zachování a případně i další posilování vnitrostátní letecké dopravy. Nicméně udržitelnost vnitrostátního provozu je z ekonomického hlediska dosti problematická. Provozní model je tedy nutné nastavit tak, aby byly kompenzace ztrát na vnitrostátních linkách vyváženy výnosy za cestující na navazujících mezinárodních linkách. V případě neexistence vnitrostátních linek na území ČR může dále docházet k odlivu cestujících z regionálních letišť na okolní příhraniční letiště s vhodnou nabídkou služeb.

Je vhodné také posílit vliv regionálních letišť ve vztahu ke konkurenci v regionu, a to zejména vytvořením odpovídajícího prostředí pro jejich rozvoj s ohledem na možnosti daného přepravního trhu (např. příliv nových cestujících z regionu bez ohledu na státní hranice, podpora cestování do regionů prostřednictvím k tomu určených organizací např. CzechTourism). Za účelem zajištění kvalitní dopravní obslužnosti daného regionu by se pozornost měla soustředit na nalezení vyvážené a svým rozsahem přepravnímu trhu odpovídající sítě linek kombinující vnitrostátní a mezinárodní provoz. Některá nerentabilní vnitrostátní spojení lze nahrazovat nabídkou přímého spojení z regionů do vhodných (uzlových) oblastí mimo ČR. Jako alternativa se reálně jeví i možnost specializace na určitý druh letecké dopravy (např. nízkonákladové, nepravidelné, nákladní apod.). Regionální letiště a letečtí dopravci mohou v zájmu zvýšení dopravní obslužnosti v EU využívat do určité míry také veřejných prostředků. V takových případech je ovšem nezbytné zajistit slučitelnost těchto podpor s vnitřním trhem EU. Pravidla jsou stanovena ve sdělení Komise „Pokyny ke státní podpoře letišť a leteckých společností“, které bylo zveřejněno v Úředním věstníku Evropské unie dne 4. dubna 2014. Příslušné orgány v ČR a EU by měly zajistit účinnou, spravedlivou a jednotnou aplikaci těchto pokynů. Obecně by se vhodné podmínky měly vytvářet nejen s ohledem na letecké dopravce, letiště a další letecké subjekty, ale v širším pojetí také s ohledem na cestující a další ekonomické přínosy pro ČR (turistický ruch, zaměstnanost, růst HDP apod.).

Opatření:

- **Vytvářet účinné a soudržné legislativní prostředí v oblasti obchodní letecké dopravy založené na liberálním přístupu a spravedlivé a otevřené hospodářské soutěži; při přijímání pravidel na úrovni EU či v rámci jiných mezinárodních organizací aktivně hájit zájmy českého civilního letectví.**
- **Vytvářet vhodné podmínky pro zvyšování přepravních výkonů v letecké dopravě prostřednictvím přípravy odpovídajícího právního rámce a smluvního zajištění, aktivní realizací leteckých vztahů (především se třetími zeměmi) a podporou cestovního ruchu s využitím k tomu příslušných organizací.**
- **Podporovat rozvoj dálkového leteckého spojení z/do ČR. Zaměřit se přitom zejména na oblasti klíčové pro rozvoj obchodních vztahů a cestovního ruchu (Asie, Severní Amerika).**
- **Posilovat význam regionálních letišť v rámci příslušných spádových oblastí podporováním jejich možností na získání pravidelných či nepravidelných linek českých i zahraničních leteckých dopravců s využitím politiky rozšířeného přístupu (např. odstraněním geografických restrikcí nebo deklarováním možnosti využívat práva 5. svobody vzduchu v leteckých dohodách či ujednáních).**

Gestor: MD, ve spolupráci s MMR a příslušnými kraji;
Termín: průběžně, kontrolní termín: rok 2018, rok 2020

5.1.1 Budoucí regulace přístupu k přepravnímu trhu

Vývoj mezinárodního civilního letectví v oblasti obchodně-ekonomické regulace spěje od 90. let dvacátého století k postupné liberalizaci vztahů mezi jednotlivými státy, a to buď na dvoustranné, nebo mnohostranné bázi. Jedná se o nezastavitelný vývoj, který dlouhodobě přispívá k udržitelnému růstu letecké dopravy, jakož i uspokojování potřeb cestující veřejnosti a dalších uživatelů letecké dopravy. Uvedený trend zachytila i ČR a již v polovině 90. let minulého století zahájila aplikaci liberální politiky s cílem otevření leteckého trhu v ČR a začala sjednávat letecké dohody či ujednání leteckých úřadů obsahující liberální prvky. Tento krok se ukázal být prospěšným, neboť náskok v růstu letecké dopravy, který tím byl dosažen, lze docenit např. při srovnání s tehdejšími výkony obchodní letecké dopravy na Slovensku, v Maďarsku, Polsku a dalších státech, které i v 90. letech trvaly na restriktivním přístupu při povolování vstupu zahraničních leteckých dopravců na své trhy a pouze pasivně vyčkávaly na své členství v EU.

V celosvětovém měřítku se otázkami liberalizace přístupu na trh zabývá ICAO, a to prakticky od svého vzniku. V roce 2003 pořádalo ICAO 5. celosvětovou konferenci o letecké dopravě, jejímž hlavním tématem byla právě liberalizace a její možnosti. Na tento trend navázala v roce 2013 6. celosvětová konference o letecké dopravě, která přinesla další návrhy a doporučení v této oblasti.

Přestože panuje obecná shoda na tom, že liberalizace přináší značný užitek státům, leteckému průmyslu i zákazníkům, že rozšířené možnosti přístupu na mezinárodní trh zvyšují podíl sektoru letecké dopravy na globální ekonomice, úroveň liberalizace v jednotlivých státech nebo regionech se velmi různí, neboť státy či regiony uvolňují přístup na trh různým tempem a různými způsoby s ohledem na své potřeby, podmínky a politické cíle. Tento přístup bude jistě pokračovat i nadále, nicméně potřeba modernizovat desetiletí starý regulační režim a přizpůsobit ho potřebám globálního ekonomického prostředí 21. století stále sílí. V čele tohoto procesu by mělo stát ICAO, které ve spolupráci s členskými státy a leteckým průmyslem

připravuje dlouhodobý výhled liberalizace mezinárodní letecké dopravy, včetně posouzení možnosti přijetí multilaterální letecké dohody, která by umožnila státům liberalizovat přístup na trh.

Navzdory celosvětovému pokroku k liberálnějšímu režimu regulace mezinárodní letecké dopravy většina zemí zatím stále nereformovala zastaralá pravidla vlastnictví a kontroly leteckých dopravců a stále zachovává pravidla stanovující, že letečtí dopravci musí být většinově vlastněni a kontrolováni jejich vlastními státními příslušníky, čímž odpírá leteckým dopravcům přístup k dalším investorům a kapitálovým trhům. Má-li být letecká doprava považována za stejné odvětví jako odvětví jiná, musí dojít k završení liberalizačního procesu přístupu k trhu a odstranění současných pravidel upravujících vlastnictví a kontrolu leteckých dopravců na mnohostranné bázi. Při odstraňování omezení vlastnictví a kontroly je potřeba, má-li mít reforma skutečný význam, zajistit souhlas kritické části globálního trhu nebo velké části zemí. Proto také zde 6. celosvětová konference o letecké dopravě doporučila modernizovat globální regulační rámec, včetně přípravy multilaterální dohody za účelem usnadnění procesu liberalizace vlastnictví a kontroly leteckých dopravců.

Další otázkou, která ovlivňuje přístup na trh a která nabývá na významu, je otázka spravedlivé hospodářské soutěže a transparentnosti při provozu mezinárodních leteckých dopravních služeb. V této oblasti je aktivní především EU, která se snaží prosadit tyto principy, podpořené úspěchy svého vnitřního otevřeného trhu, i v celosvětovém měřítku. Za úspěch EU lze považovat, že 6. celosvětová konference o letecké dopravě označila spravedlivou hospodářskou soutěž za důležitý obecný princip uplatňovaný při provozu mezinárodních leteckých dopravních služeb. Členské státy ICAO by v důsledku toho měly zavést právo hospodářské soutěže a zajistit, aby se vztahovalo i na leteckou dopravu, také by měly podporovat spolupráci národních či regionálních úřadů na ochranu hospodářské soutěže. ICAO by mělo dohlížet na vývoj v této oblasti a přizpůsobovat mu svoji politiku.

Závěry a doporučení přijaté na 6. celosvětové konferenci o letecké dopravě byly následně potvrzeny na 38. zasedání Shromáždění ICAO na přelomu září/října 2013 a dále rozpracovány na 12. jednání Skupiny pro regulaci letecké dopravy (ATRP/12) v květnu 2014. Došlo k vytvoření dvou pracovních skupin, které mají za úkol jednak připravit texty multilaterálních dohod o liberalizaci přístupu na trh a liberalizaci vlastnictví a kontroly leteckých dopravců, a dále revidovat příslušné dokumenty ICAO s cílem podpořit principy spravedlivé hospodářské soutěže. Byl tak určen směr, kterým by se měl celosvětový vývoj regulace v oblasti letecké dopravy v příštích letech ubírat.

Hlavním cílem dalšího směrování oblasti přístupu k trhu, který se opírá o očekávaný růst letecké dopravy v budoucím období, je zlepšení podmínek pro odvětví letecké dopravy přijetím opatření zaměřených na vytvoření liberálního prostředí založeného na spravedlivé a rovné hospodářské soutěži. Výsledkem by mělo být vytvoření účinného a soudržného regulatorního prostředí pro působení subjektů v oblasti civilního letectví, zejména pak leteckých dopravců. Vlastní liberalizace však nezahrnuje pouze vytvoření adekvátního rámce, ale taktéž fázi využití liberalizovaného prostředí ze strany leteckého průmyslu.

V souladu se závěry 6. celosvětové konference o letecké dopravě a s přihlédnutím k potřebám leteckého průmyslu ČR/EU a zájmu cestujících bude ČR v obecné rovině i nadále podporovat postupné uvolňování přístupu k trhu a přizpůsobování regulatorního prostředí novým podmínkám, a to jak na úrovni mnohostranné, tak i při vlastních aktivitách vůči třetím zemím. Proces liberalizace přístupu k trhu musí ovšem být v souladu s vytvářením rovných příležitostí pro všechny za pomoci uplatnitelného práva hospodářské soutěže. Stejně tak uvolňování pravidel pro vlastnictví a kontrolu leteckých dopravců je možné pouze při souběžné aplikaci příslušných ochranných opatřeních, zejména v oblasti provozní

bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy. ČR bude ve své činnosti aktivně spolupracovat s EK a členskými státy EU/Evropské konference civilního letectví (ECAC), s nimiž bude prosazovat evropské regionální zájmy a hodnoty v celosvětovém měřítku. K naplňování svých priorit bude ČR také využívat podpory a nástrojů ICAO jako je akce ICAN (platforma pro jednání států ICAO o leteckých službách), která se osvědčila jako vhodný nástroj usnadňující státům navazovat vzájemné kontakty a vyjednávat o vzájemných regulatorních vztazích.

Plně liberalizované prostředí v rámci EU a pokračující liberalizace vztahů se třetími zeměmi by měly přispět k udržení růstového trendu letecké dopravy v ČR z dlouhodobého hlediska, a to jak v oblasti výkonů letišť a řízení letového provozu, tak i českých leteckých dopravců a nezávislosti na subvencích ze státního rozpočtu.

Opatření:

- **Vytvářet efektivní a liberální regulatorní prostředí pro přístup k přepravnímu trhu v oblasti mezinárodního civilního letectví.**
- **Aktivně spolupracovat s EK a členskými státy EU/ECAC při prosazování evropských regionálních zájmů a hodnot v celosvětovém měřítku.**
- **Zajišťovat trvalou účast na práci a aktivitách v mezinárodních organizacích, zejména ICAO, v oblasti mnohostranného řešení přístupu k trhu, uvolnění pravidel vlastnictví a kontroly leteckých dopravců a podpory spravedlivé hospodářské soutěže.**

Gestor: MD; ve spolupráci s MZV
Termín: průběžně, kontrolní termín: rok 2018, rok 2020

5.1.2 Rozvoj smluvní základny

Realizace mezinárodních vztahů v oblasti obchodní letecké dopravy se v ČR aktuálně zaměřuje a v budoucnu bude i nadále zaměřovat na relace s nečlenskými státy EU spočívající v přípravě nových a aktualizaci existujících smluvních rámců za účelem zajištění dostatečných příležitostí pro letecké dopravce a v jejich řádném provádění. Tuto oblast lze rozdělit do dvou základních skupin. První skupinu tvoří realizace přímých vztahů mezi ČR a třetími zeměmi, se kterými nejsou rozvíjeny komplexní vztahy na úrovni EU, přičemž tento proces zahrnuje zejména sjednávání dvoustranných leteckých dohod a ujednání leteckých úřadů. Druhou skupinu pak formují vztahy realizované EU v souladu s vnější politikou EU v oblasti letecké dopravy z roku 2012 a na základě horizontálního a vertikálních mandátů. Na provádění těchto vztahů jednotlivé členské státy EU, včetně ČR, participují.

Realizace leteckých vztahů ze strany ČR

Pokud jde o první skupinu, lze charakter vztahů rozdělit na expertní jednání, která jsou vedena za účelem sjednávání či změn leteckých dohod a na konzultace leteckých úřadů, do jejichž náplně spadají otázky související s prováděním leteckých dohod a řešením konkrétních provozních záležitostí nebo otázky, které nejsou přímo řešeny v leteckých dohodách (např. nepravidelná letecká doprava). V situaci, kdy není sjednána letecká dohoda, mohou být v rámci konzultací leteckých úřadů nastaveny základní dočasné podmínky leteckého provozu mezi danými státy. Orientace vztahů je řízena současnými i očekávanými potřebami a požadavky českých leteckých dopravců, leteckých dopravců z jiných členských států EU, leteckých dopravců ze třetích zemí a uživatelů letecké dopravy. Tato skupina mezinárodních vztahů je s ohledem na vstup ČR do EU navíc rozšířena o potřebu úpravy většiny existujících leteckých dohod tak, aby byl zajištěn jejich soulad s principy zakotvenými v unijním právu, konkrétně v nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 847/2004 o sjednávání a provádění dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi o leteckých službách.

V obecné rovině lze konstatovat, že existující smluvní zabezpečení české obchodní letecké dopravy je širší než aktuální politické a hospodářské zájmy a možnosti ČR resp. českého leteckého odvětví. Na druhou stranu bude i nadále ze strany ČR uplatňována politika vytváření smluvního zabezpečení letecké dopravy se třetími zeměmi ještě před vznikem samotných přepravních potřeb, a to zejména s ohledem na časovou náročnost přípravy příslušných rámců.

Při přípravě konkrétních smluvních rámců a jednání se třetími zeměmi bude ČR přizpůsobovat svoji politiku situaci na jednotlivých trzích a recipročním podmínkám. Priority a cíle v této oblasti budou průběžně ovlivňovány/měněny aktuálními požadavky leteckých dopravců a dalších subjektů civilního letectví a realizací zahraniční politiky ČR. Další vliv představují aktivity EU při naplňování její vnější politiky v oblasti letectví, zejména pak v oblasti sjednávání jednotných leteckých dohod.

Opatření:

- **Zajišťovat dostatečné příležitosti k uplatnění se na přepravním trhu pro letecké dopravce při provozu do/z třetích zemí.**
- **Pružně řešit aktuální provozní potřeby leteckých dopravců při realizaci jejich provozu.**
- **Uvádět existující dvoustranné letecké dohody do souladu s právem EU a zajistit tak právní jistotu těchto smluvních dokumentů.**
- **Postupně liberalizovat vztahy na bilaterální úrovni se třetími zeměmi při zohlednění závěrů 6. celosvětové konference o letecké dopravě.**
- **Završit proces sjednávání dvoustranných leteckých dohod po ukončených expertních jednáních s Bahrajnským královstvím, Etiopskou federativní demokratickou republikou, Iráckou republikou, Jamajkou, Kambodžským královstvím, Mauricijskou republikou, Sultanátem Omán, Pákistánskou islámskou republikou, Paraguayskou republikou, Královstvím Saúdské Arábie, Seychelskou republikou a Republikou Sierra Leone.**
- **Realizovat bilaterální smluvní zajištění letecké dopravy podle níže uvedených priorit:**

  a) Krátkodobé priority (do 2 let):
  - **sjednat smluvní rámce ve formě dvoustranné letecké dohody s Kapverdskou republikou, Republikou Kazachstán, Republikou Tádžikistán a Turkmenistánem;**
  - **nahradit stávající dvoustranné letecké dohody novými dohodami s Indonéskou republikou a Ruskou federací;**
  - **sjednat změnu dvoustranné letecké dohody s Korejskou republikou.**

  b) Střednědobé priority (do 5 let):
  - **sjednat smluvní rámce ve formě dvoustranné letecké dohody s Dominikánskou republikou, Japonskem, Jemenskou republikou a Mongolskem;**
  - **nahradit stávající dvoustranné letecké dohody novými dohodami s Čínskou lidovou republikou, Egyptskou arabskou republikou, Filipínskou republikou, Keňskou republikou, Kubánskou republikou a Malajsií.**

  c) Dlouhodobé priority (nad 5 let):
  - **sjednat smluvní rámec ve formě dvoustranné letecké dohody s Chilskou republikou;**

- **novelizovat dvoustranné letecké dohody s africkými státy (dle potřeby leteckých dopravců či z důvodu jejich nesouladu s právem EU).**

Gestor: MD; ve spolupráci s MZV a MMR
Termín: průběžně

Realizace leteckých vztahů na úrovni EU

Druhá skupina se týká aktivit EU vyvíjených v rámci vnější politiky EU v oblasti letecké dopravy, jejíž realizace se přímo dotýká ČR, a proto je důležité se touto oblastí v koncepci letecké dopravy ČR podrobně zabývat. Vnější politika EU se v současné době rozvíjí na základě sdělení Komise „Vnější politika EU v oblasti letecké dopravy – řešení budoucích výzev“[27] ze dne 27. září 2012. Rada EU vyjádřila svůj postoj ke sdělení EK v dokumentu „Závěry Rady o vnější politice EU v oblasti letecké dopravy – řešení budoucích výzev“ ze dne 20. prosince 2012. Aktuální vnější politika EU úzce navazuje na původní vnější politiku definovanou v roce 2005 na základě sdělení Komise „Rozvoj vnější politiky Společenství v oblasti letectví“[28] ze dne 11. března 2005 a závěrů Rady EU „Závěry o rozvoji programu vnější politiky Společenství v oblasti civilního letectví“ ze dne 27. června 2005, která se opírala o tři základní pilíře:

1) zajištění právní jistoty stávajících dvoustranných leteckých dohod jejich uvedením do souladu s právem EU;

2) vytvoření společného leteckého prostoru se sousedními státy;

3) sjednávání jednotných leteckých dohod s vybranými třetími zeměmi.

Realizaci konkrétních kroků provádí EK na základě horizontálního nebo vertikálních mandátů pro jednání s vybranými třetími státy. Na základě horizontálního mandátu uděleného dne 5. června 2003 na 2515. zasedání Rady Evropské unie ve formaci ministrů dopravy vyjednává EK se třetími zeměmi dohody o některých aspektech leteckých služeb (tzv. horizontální dohody), jejichž cílem je uvést do souladu s unijním právem stávající dvoustranné letecké dohody uzavřené mezi jednotlivými členskými státy EU a třetími zeměmi. Horizontální dohody nahrazují nebo doplňují vybraná ustanovení těchto dohod jednou dohodou sjednanou na úrovni EU.

Účelem druhého pilíře je rozvoj společného leteckého prostoru se sousedními zeměmi na jižní a východní hranici EU. Tyto země postupně přejímají do svého právního řádu vybranou leteckou legislativu EU, přičemž na konci tohoto procesu je regulatorní konvergence pravidel za současného rozšíření vnitřního trhu EU i na tyto země. Ke sjednání takových dohod potřebuje EK vždy získat speciální mandát od členských států EU zastoupených v Radě EU, po svém vstupu v platnost pak dohody nahrazují všechny dvoustranné dohody členských států EU s danou zemí.

Úkolem vyplývajícím ze třetího pilíře je sjednání komplexních (vertikálních) dohod na úrovni EU s dalšími klíčovými partnery. Tato jednání jsou také založena na individuálních mandátech daných Radou EU, a to s těmi zeměmi, kde byl prokázán hospodářský přínos a přidaná hodnota dohody na úrovni EU. Výhodou těchto dohod by mělo být kromě nahrazení všech dvoustranných dohod členských států EU s danou zemí zejména sjednání mnohem lepších podmínek, než kterých by se podařilo dosáhnout v rámci dvoustranných smluv jednotlivým členským státům EU. Sjednání tzv. jednotných dohod v rámci druhého a zejména třetího pilíře bývá zpravidla velmi obtížné, a to již s ohledem na získání mandátu pro jednání, neboť se zde silně projevuje národní politika a zájmy jednotlivých členských států EU. ČR se

[27] Dokument KOM(2012) 556 v konečném znění
[28] Dokument KOM(2005) 79 v konečném znění

přímo účastní nebo v budoucnu hodlá účastnit uvedených jednání zejména se zeměmi, které se z pohledu ČR, resp. českého leteckého systému, jeví jako významné.

Od roku 2005 dosáhla vnější politika EU v oblasti letecké dopravy výrazných výsledků, které umožnily, aby se EU stala důležitým hráčem v globálním letectví. Byla obnovena právní jistota více jak 1000 dvoustranných leteckých dohod s více než 120 třetími zeměmi. Solidního pokroku bylo taktéž dosaženo při vytváření širšího společného leteckého prostoru se sousedními zeměmi, kde již byly podepsány dohody se západním Balkánem (dohoda ECAA), Marokem, Jordánskem, Gruzií, Moldavskem a Izraelem. Od roku 2005 EU rovněž vyjednala jednotné dohody o letecké dopravě se dvěma klíčovými obchodními partnery, kterými jsou Spojené státy a Kanada. Uvedené výsledky sice představují značný, ale ne zcela dostatečný pokrok. Velmi dynamické a rychle se měnící globální prostředí letecké dopravy navíc přináší stále nové problémy.

Současná vnější politika EU konstatuje, že

- Evropa si musí uchovat silné a konkurenceschopné letecké odvětví ve středu globální sítě, která propojuje EU se zbytkem světa. EU musí řádně zohlednit strategickou úlohu letecké dopravy obecně, zvláštní úlohu, kterou hrají letečtí dopravci, letiště, výrobci a poskytovatelé služeb v EU, pokud jde o růst a zaměstnanost, a značný přínos, který může letectví mít pro oživení evropského hospodářství a prorůstovou strategii EU „Evropa 2020“;
- EU by měla i nadále podporovat další otevírání a liberalizaci v letecké dopravě, při současném zajištění uspokojivé úrovně sbližování právních předpisů, protože otevřené trhy jsou nejlepším základem pro rozvoj mezinárodních vztahů v oblasti letecké dopravy;
- evropská letecká doprava naléhavě potřebuje silnější rámec pro spravedlivou a otevřenou hospodářskou soutěž, přičemž je při realizaci vnějších vztahů ze strany EU nezbytné zdůrazňovat význam spravedlivé a otevřené hospodářské soutěže, neboť letecká doprava soutěží jakožto odvětví služeb na globálním trhu, takže udržitelná konkurenceschopnost závisí na spravedlivých podmínkách hospodářské soutěže. Současně je důležité zajistit, aby hospodářská soutěž nebyla narušována nekalými praktikami a v této souvislosti by měl být vytvořen vhodnější a účinnější nástroj k zajištění spravedlivé a otevřené hospodářské soutěže;
- vnější politika EU v oblasti letecké dopravy by se měla odvíjet od tří souběžných cílů:
  1) vytváření výhod pro spotřebitele (což předpokládá silné a trvalé zaměření na otevření trhu);
  2) udržení konkurenceschopnosti, což předpokládá výraznější opatření na úrovni EU směřující k reformě vlastnictví a kontroly, snížení regulační zátěže a zajištění rovných podmínek na mezinárodním poli;
  3) naplnění širších cílů veřejné politiky, které jdou nad rámec přepravních práv (zejména zajištění cílů veřejné bezpečnosti a ochrany životního prostředí).
- EU by měla podporovat vedoucí úlohu ICAO při modernizaci stávajícího rámce, kterým se řídí globální trh letecké dopravy, a to například v oblasti liberalizace vlastnictví a kontroly leteckých dopravců vytvořením mnohostranného nebo vícestranného nástroje, jenž zajistí rovné podmínky v celosvětovém měřítku a rámec pro spravedlivou hospodářskou soutěž;
- zájmem EU je navázat pevné, komplexní a vzájemně prospěšné vztahy v oblasti letecké dopravy se svými hlavními partnery. Uvedený záměr jde nad rámec pouhého cíle liberalizace přepravních práv a měl by zahrnovat například regulační, technologickou a průmyslovou spolupráci. Jednotné letecké dohody se sousedními zeměmi a významnými

a podobně smýšlejícími partnery by se měly zabývat regulačními podmínkami pro spravedlivou hospodářskou soutěž a pro udržitelné letecké odvětví, včetně zásadních aspektů, jakými jsou bezpečnost a ochrana, životní prostředí a ekonomická regulace.

Opatření:

- **Aktivně spolupracovat s EK při realizaci vnější politiky EU z roku 2012 dle níže uvedených obecných opatření, především pak při sjednávání jednotných leteckých dohod se třetími zeměmi, které představují potenciál pro leteckou dopravu v ČR (zejm. Čína, Indie, Japonsko, Rusko, Turecko, Ukrajina).**
- **Spolupracovat s EK při uvádění dvoustranných leteckých dohod do souladu s právem EU prostřednictvím dohod o některých aspektech leteckých služeb.**

Gestor: MD; ve spolupráci s MZV a MMR
Termín: průběžně

Obecná opatření v rámci EU:

- **Zintenzivnit a urychlit jednání s ostatními sousedními zeměmi s cílem dosáhnout do roku 2015 dohod s Ukrajinou, Tureckem, Tuniskem, Ázerbájdžánem, Libanonem, Alžírskem, Arménií, Egyptem, Libyí a Sýrií a zajistit vytvoření společného leteckého prostoru pomocí paralelního procesu postupného otevírání trhu a sbližování předpisů s právními předpisy a regulací EU v oblasti letecké dopravy; bude důležité zajistit, aby časem z tohoto procesu vzešel skutečně integrovaný společný letecký prostor, v němž budou otevřené a integrované i vztahy mezi sousedními zeměmi samotnými a který bude zahrnovat zhruba 55 zemí a 1 miliardu obyvatel;**
- **dokončit zahájená jednání o jednotných leteckých dohodách s Brazílií, Austrálií a Novým Zélandem;**
- **usilovat o sjednání jednotných leteckých dohod s Čínou, Indií a Japonskem;**
- **rozvinout prospěšný a pragmatický program spolupráce s Tureckem, který umožní vzájemně přínosný pokrok v řešení konkrétních problémů v regionu. Mělo by se urychlit zejména přijetí dvoustranné dohody o bezpečnosti. Pokud bude při řešení těchto překážek dosaženo pokroku, lze pak uvažovat o jednotné letecké dohodě;**
- **vytvořit soudržnější, stabilnější a ambicióznější vztah s Ruskem, po vyřešení stávajících překážek (zejm. odstranění ruského systému zpoplatnění leteckých dopravců EU za přelety Sibiře při letech do asijských destinací) by měla EU předložit komplexní plán pro zlepšení vzájemných vztahů, jehož konečným cílem by měla být jednotná letecká dohoda mezi EU a Ruskem;**
- **rozvíjet spolupráci se zeměmi Perského zálivu směrem k zajištění transparentnosti a spravedlivé a otevřené hospodářské soutěže a poté směrem k trvalému rozvoji trhu prostřednictvím jednotných leteckých dohod s klíčovými zeměmi;**
- **sledovat vývoj v zemích ASEAN (Sdružení národů jihovýchodní Asie), v nichž má do roku 2015 vzniknout plně liberalizovaný jednotný letecký trh, který má mnoho společného s vytvářením otevřeného regionálního leteckého trhu v Evropě. Tento trh nabídne nové a zajímavé příležitosti k posílení spolupráce**

mezi EU a ASEAN a měl by v určité fázi vést k jednotné letecké dohodě mezi EU a ASEAN;

- **zajistit vyjednání jednotných leteckých dohod s dalšími klíčovými partnery na úrovni EU tam, kde bude prokázán hospodářský přínos a přidaná hodnota dohody na úrovni EU;**
- **vytvořit účinný nástroj pro zajištění spravedlivé hospodářské soutěže, jakožto důležité součásti balíčku nástrojů, které bude EU potřebovat pro další rozvoj vnější politiky EU v oblasti letecké dopravy, neboť existující nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 868/2004 o ochraně před poskytováním dotací a před nekalými cenovými praktikami způsobujícími újmu leteckým dopravcům Společenství při poskytování leteckých služeb ze zemí, které nejsou členy EU, se ukázalo být pro odvětví leteckých služeb složitým a nepoužitelným.**

5.1.3 Práva cestujících

Posilování práv cestujících v letecké dopravě zaznamenalo v posledních několika letech významný posun kupředu. Na globální úrovni lze za nejvýznamnější krok v této oblasti považovat vstup v platnost Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, podepsané v Montrealu 28. května 1999 (tzv. Montrealská úmluva). Montrealská úmluva byla podepsána 103 ze 191 států ICAO a představuje významný právní rámec pro odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké přepravě při přepravě osob, zavazadel a zboží.

Jak však bylo uvedeno na 38. Shromáždění ICAO, v současnosti existuje 55 dalších různých režimů ochrany práv cestujících na úrovni jednotlivých států nebo regionů, přičemž 30 jich vzniklo během posledních 7 let. Značná nekoordinovanost a roztříštěnost jednotlivých režimů způsobuje leteckým dopravcům značné problémy a dodatečné finanční náklady, což může vést až ke zvýšení cen za přepravu.

Rovněž v EU se neustále posiluje právní regulace vztahu letecký dopravce a cestující. Oblast ochrany práv cestujících je regulována především:

- nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů;
- nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod;
- nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 o požadavcích na pojištění leteckých dopravců a provozovatelů letadel;
- nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. července 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě.

Zvláště nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 významně posílilo ochranu cestujících dosud upravenou převážně v mezinárodních smlouvách, zavedlo systém paušalizovaných peněžních náhrad a povinností péče ve vymezených případech. Původní znění nařízení, které nezahrnovalo vyplácení finanční kompenzace v případě zpoždění, bylo změněno rozsudkem Soudního dvora EU ve věci Sturgeon (spojených věcech C-402/07 a C-432/07), který judikoval, že pro účely uplatnění nároku na náhradu škody se musí na cestující zpožděných letů nahlížet stejně jako na cestující zrušených letů. Rozsudek tak rozšířil

povinnost leteckého dopravce vyplácet finanční kompenzaci cestujícím v případě, že dojde ke zpoždění na příletu do cílové destinace o tři a více hodin. Toto rozhodnutí významně zvýšilo aplikační potíže nařízení a nejednotné uplatňování nařízení v jednotlivých členských státech EU.

S cílem zrevidovat a zlepšit evropské právní předpisy týkající se práv cestujících v letecké dopravě s ohledem na zkušenosti získané při uplatňování stávajících pravidel a zohlednit důsledky rychle se měnícího evropského trhu letecké dopravy předložila EK dne 13. března 2013 návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel. Cílem návrhu je podpořit zájmy cestujících v letecké dopravě tím, že se zajistí, aby letečtí dopravci účinně dodržovali vysokou úroveň ochrany těchto cestujících v případech narušení jejich cesty.

Návrh zároveň usiluje o zohlednění finančních dopadů, jež z uplatňování práv cestujících vyplývají pro odvětví letecké dopravy, a chce tak zajistit, aby evropští letečtí dopravci provozovali svou činnost v harmonizovaných podmínkách na liberalizovaném trhu. Pozornost je tak věnována nepřiměřeným finančním nákladům, které mohou leteckým dopravcům v důsledku některých povinností uložených tímto nařízením za určitých mimořádných okolností vznikat. Limity pro vyplácení kompenzací jsou stanoveny tak, aby dostatečně zajistily vysokou úroveň ochrany práv cestujících, a to zvláště v mezinárodním srovnání, a přitom zohlednily finanční dopad na letecký průmysl. Navržené časové limity dávají leteckým dopravcům více času na řešení vzniklých problémů, čímž fakticky motivují letecké dopravce vzniklé problémy spojené se zpožděním řešit a nerušit lety.

Vysoká ochrana práv cestujících však nesmí vést ke kompromisům v oblasti bezpečnosti letecké přepravy. Otázky spojené s bezpečností (např. technického rázu) jsou upraveny v návrhu tak, aby piloti, byť nepřímo pod ekonomickým tlakem, nebyli nuceni činit rozhodnutí, která mohou mít dopad na bezpečnost letu.

Nicméně vzhledem k vysoké citlivosti tohoto návrhu lze očekávat velkou časovou náročnost přípravy pro zavedení pravidel upraveného právního rámce.

Opatření:

- **V rámci procesů EU se podílet na revizi a zlepšování evropských právních předpisů týkajících se práv cestujících v letecké dopravě. ČR bude prosazovat, aby nové právní předpisy zajistily cestujícím i leteckým dopravcům tolik potřebnou právní jistotu v oblastech, které za současného právního stavu přinášejí aplikační obtíže a s nimi spojené nejednotné uplatňování v jednotlivých členských státech, v co nejvyšší míře zabezpečily rovnováhu mezi právy cestujících a finančním dopadem přijatých opatření na letecké dopravce a přinesly maximálně dosažitelný soulad s řešením práv cestujících v jiných druzích dopravy.**

Gestor: MD; ve spolupráci s MPO
Termín: rok 2018

5.2 Letecký provoz a užívání vzdušného prostoru

5.2.1 Vzdušný prostor a mezinárodní rozměr

Vzdušný prostor ČR je nedílnou součástí národního bohatství, přičemž je odpovědností státu, aby v něm bylo zajištěno dlouhodobě účinné a hlavně bezpečné poskytování služeb pro jeho

uživatele. Vzdušný prostor je veřejně přístupný pro všechny uživatele a jeho rozdělování je v co nejširší míře konzultováno.

V rámci členství ČR v EU patří k nejdůležitějším cílům naše řádné zapojení a zejména naplňování vizí a hodnot tzv. jednotného evropského nebe – **Single European Sky** (dále jen „SES"), který je jedním z nejvýznamnějších evropských projektů v oblasti letecké dopravy. Základním principem projektu je reformovat současnou podobu **poskytování letových navigačních služeb** (dále jen „LNS") v evropském prostředí, a to s cílem zvýšit kapacitu a propustnost vzdušného prostoru při zachování vysoké míry bezpečnosti a maximální kvality poskytovaných služeb. Členské státy EU mají povinnost vytvářet pro poskytovatele LNS, jakož i jejich dozorové orgány, takové právní prostředí a podmínky, které umožní jejich efektivní a stabilní činnost.

MD bude i nadále velice úzce spolupracovat se svými evropskými partnery na provádění shora uvedeného konceptu, který má navíc svůj nezanedbatelný environmentální rozměr, a to prostřednictvím efektivnějšího uspořádání vzdušného prostoru, jakož i modernějších leteckých pozemních zařízení a zařízení na palubách letadel. Tyto nové technologie a postupy umožní letadlům létat po přímějších tratích, snižovat spotřebu leteckých pohonných hmot, minimalizovat vyčkávání a celkově snižovat zpoždění.

Koncept SES, kromě opatření, která jsou zaměřena na výkonnost prostřednictvím institucionálních změn a regulačního rámce, nabízí i vlastní technologický pilíř, kterým je program SESAR (Single European Sky ATM Research). SESAR si klade za úkol vyvinout a implementovat novou generaci evropského systému uspořádání letového provozu pro 21. století. Jádrem programu SESAR je *Evropský hlavní plán ATM*, který představuje základní rámec spolupráce spojující všechny zúčastněné strany.

Evropský hlavní plán ATM (ve své poslední aktualizované verzi z října roku 2012) je tak klíčovým nástrojem pro zavádění programu SESAR v život a slouží jako základ pro včasnou, koordinovanou a efektivní implementaci nových technologií a postupů, a to s výhledem až do roku 2030! Zároveň zajišťuje tolik potřebnou návaznost a interoperabilitu s globálním navigačním plánem ICAO (*Global Air Navigation Plan 2013–2028*).

ČR bude i nadále podporovat takové iniciativy, které povedou ke zlepšení dohledu nad dodržováním pravidel, zlepšení systému sledování výkonnosti, vyšší míře orientace poskytovatelů LNS na zákazníka a dosažení vyšší celkové výkonnosti systému. Nicméně budou vždy velice pečlivě zvažovány takové návrhy Evropské komise na aktualizaci stávajícího právního rámce SES, jejichž prostřednictvím by mohlo dojít ke zvýšení rizika v podobě výrazného omezení pravomocí členských států v oblasti poskytování LNS, a to především v oblasti suverenity nad vzdušným prostorem, zejména pak v oblasti bezpečnosti a obrany státu. Jako podpůrné či subsidiární však mohou být i nadále podporovány tržní mechanismy, včetně možnosti fakultativního oddělování „podpůrných" služeb od poskytování služeb letově-provozních. V takových případech však nesmí dojít k oddělení jakýchkoli činností majících jednoznačně bezpečnostní vliv na poskytování letových provozních služeb (dále jen „LPS").

V neposlední řadě bude pravidelně vyhodnocováno členství ČR v Evropské organizaci pro bezpečnost leteckého provozu (EUROCONTROL) a zajišťována aktivní účast při plánované revizi základního smluvního instrumentu této významné organizace a jejího strategického zaměření.

5.2.2 Středoevropský funkční blok vzdušného prostoru a výkonnostní cíle

Jak bylo uvedeno výše, koncept SES představuje zásadní změnu v poskytování LPS provozu v Evropě, přičemž je charakterizován zejména:

- vytvářením funkčních bloků vzdušného prostoru v Evropě;
- změnou v cenotvorbě poskytovatelů LPS a naplněním stanovených výkonnostních cílů/ukazatelů;

a. FAB CE

Za nejvýznamnější změnu lze považovat povinnost členských států vytvářet tzv. funkční bloky vzdušného prostoru (FAB), které budou založeny primárně na požadavcích provozu a efektivního poskytování služeb s ohledem na kapacitu a úroveň zpoždění. Proces vytváření funkčních bloků vyžaduje mj. vznik komplexního mezinárodně-smluvního rámce či zakládání zvláštních právních subjektů s mezinárodní účastí. To na jedné straně vytváří nové obchodní příležitosti, na druhé straně klade zvýšené nároky na flexibilitu a akceschopnost partnera takového projektu.

ČR je v současné době zapojena do projektu „Středoevropského funkčního bloku vzdušného prostoru – FAB CE“, a to společně s Rakouskem, Maďarskem, Slovinskem, Chorvatskem, Slovenskem a Bosnou a Hercegovinou. V této souvislosti bude i nadále důležitým cílem posilovat pozici České republiky a příslušných poskytovatelů služeb v rámci FAB CE a naplňovat strategii, vize a cíle tohoto projektu, která je zachycena v dokumentu *FAB CE Strategy* z června 2014. *FAB CE Strategy* vychází především z celoevropských koncepčních plánovacích dokumentů jako např. *Network Strategic Plan, Interim Deployment Programme SESAR* a samozřejmě tak zcela zohledňuje právní rámec SES, zejména potom výkonnostní cíle pro druhé referenční období.

Účast ve FAB CE však nemůže být do budoucna chápána jako limitní pro zapojování se i do dalších projektů, které mohou přinášet zefektivnění poskytování LPS.

b. Výkonnostní cíle

Druhou zásadní oblastí v rámci SES jsou nová prováděcí cenová pravidla, která zásadním způsobem mění „regulaci“ poskytovatelů LPS:

- Cena za poskytované služby a její kalkulace se vyhlašují nikoli na rok, ale na takzvané referenční, zpravidla pětileté období;
- princip úplného pokrytí nákladů, jako dosavadního modelu ekonomické činnosti poskytovatelů LPS, byl opuštěn;

- ekonomické riziko je rozloženo do dvou částí:
    1. riziko vývoje provozu (odchylky od výkonů předpokládaných pro kalkulaci ceny) se rozkládá mezi letecké dopravce a některé poskytovatele služeb;
    2. riziko vývoje nákladů (mimo nákladů obligatorně stanovených státem, jako např. zdravotní a sociální pojištění) nese poskytovatel služeb;

S tímto je od roku 2012 úzce spjat komplexní přechod na plnění výkonnostních cílů, jež jsou stanovovány na úrovni EU, národní a v poslední době i jako společné cíle států sdružených ve funkčních blocích vzdušného prostoru. Právě naplňování cílů EU a FAB CE bude v období 2015 – 2019 (pětileté cíle) jednou z klíčových priorit ČR, a to konkrétně poskytovatele LPS, dále vnitrostátního dozorového orgánu (v ČR je tímto orgánem Úřad pro civilní letectví) a samozřejmě i určeného poskytovatele meteorologických služeb, kterým je Český hydrometeorologický ústav.

Výkonnostní cíle budou stanoveny v oblasti nákladové efektivity, kapacity, bezpečnosti a životního prostředí, včetně vyváženého nastavení pobídek i malusů. Pro uživatele vzdušného prostoru by toto mělo přinést snižování stálých cen za LPS, udržitelný nárůst provozní bezpečnosti a nárůst kapacity s minimalizací zpoždění zapříčiněných složkou řízení letového provozu.

Tabulka 6: Výkonnostní ukazatele a cíle na úrovni EU i FAB CE k roku 2019

Oblast/ukazatele	Cíle EU	Cíle FAB CE	Cíl EU (p
BEZPEČNOST			
EoSM*	Pro úroveň státu: úroveň C Pro úroveň ANSP: Safety Culture – úroveň C Ostatní oblasti – úroveň D	Pro úroveň státu: úroveň C Pro úroveň ANSP: Safety Culture – úroveň D Ostatní oblasti: úroveň D	
RAT**	Pro úroveň státu: SMIs ≥ 80 % RIs ≥ 80 % ATM-S 100 % Pro úroveň ANSP: SMIs, RIs, ATM-S 100 %	Pro úroveň státu: SMIs ≥ 80 % RIs ≥ 80 % ATM-S 100 % Pro úroveň ANSP: SMIs, RIs, ATM-S 100 %	
ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ			
KEA***	2,6 %	1,81 % v roce 2019	
KAPACITA			
Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let	0,5 min./let	0,29 min./let v roce 2019	
NÁKLADOVÁ EFEKTIVITA			
DUC**** (% pokles)	-3,3 %	-3,3 % (až -3,8 % v návaznosti na počáteční referenční bod)	
DUC 2015 (v cenách roku 2012)	€ 56,64	€ 48,57	
DUC 2019 (v cenách roku 2012)	€ 49,10	€ 42,83	

*Efficiency of Safety Management (Efektivnost řízení bezpečnosti)
**Risk Assessment Tool Methodology (Uplatňování klasifikace závažnosti na základě metodiky nástroje analýza rizika
***Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu
****Determined Unit Costs (Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby)
SMIs = Separation Minima Infringements
RIs = Runway Incursions
ATM-S = ATM Specific Occurrences
Zdroj: MD

V provozní oblasti bude docházet k naplňování cílového provozního konceptu FAB CE pro období let 2014–2019. Ten vychází především z dílčích konceptů FAB CE, kterými jsou zavedení *Seamless Operations* a *Free Route Airspace*, přičemž jde o takové uspořádání letového provozu ve FAB CE, které definuje jednotlivé elementy ATM, jež vyžadují specifickou spolupráci na všech úrovních.

5.2.3 Poskytovatelé služeb a liberalizace

Řízení letového provozu České republiky, státní podnik

V ČR je nejvýznamnějším poskytovatelem LPS státní podnik Řízení letového provozu České republiky (dále jen „ŘLP ČR“), jehož zakladatelem je MD. ŘLP ČR poskytuje LPS ve vzdušném prostoru ČR a na čtyřech nejvýznamnějších letištích (Letiště Václava Havla Praha, Ostrava, Brno a Karlovy Vary), přičemž patří dlouhodobě k evropské špičce. Poskytování LPS ze strany ŘLP ČR lze pro další letiště předpokládat pouze na základě nákladové efektivnosti.

ŘLP ČR bude i nadále hrát naprosto klíčovou a neoddělitelnou pozici při naplňování cílů SES v rámci ČR. Zachování této pozice, další zvyšování konkurenceschopnosti a hodnoty podniku musí být do budoucna podporováno. ŘLP ČR musí počítat s dosažením souladu s jednotlivými koncepty projektu SESAR v rámci svých rozvojových aktivit v podobě plánovaných investic do modernizace vlastní infrastruktury, přičemž zvažováno by mělo být i rozšíření jeho přímé spolupráce se Společným podnikem SESAR (SESAR JU), a to ve všech jeho činnostech včetně podílu na usměrňování realizace celého programu SESAR.

NEOPTERYX

Protože se letový provoz v českém vzdušném prostoru za posledních deset let zdvojnásobil až na současnou hodnotu více než 700 000 pohybů ročně, není stávající systém EUROCAT 2000, který byl do provozu uveden v roce 2001 a kterým disponuje ŘLP ČR, do budoucna dalšího významnějšího rozvoje schopen. Navíc do něj již nepůjde implementovat potřebné funkční změny systému, které budou součástí požadavků SESAR, nebo zavádět nové bezpečnostní funkce, včetně funkcí pro komunikaci s palubou letadel.

ŘLP ČR proto bude v následujících letech zavádět (plné nasazení lze očekávat v průběhu roku 2019), a to v rámci vyhlášeného projektu NEOPTERYX, nový hlavní systém řízení letového provozu pro poskytování bezpečných a kvalitních LPS daleko za horizont roku 2025. Nový systém pro řízení letového provozu musí být plně kompatibilní s požadavky celoevropského programu SESAR, který zajišťuje interoperabilitu používaných systémů pro řízení letového provozu.

V rámci funkčního bloku vzdušného prostoru FAB CE byla počáteční specifikace, která je základním dokumentem pro specifikaci nového systému pro řízení letového provozu, předána projektovému managementu FAB CE, kde bude využívána jako základní pilíř ke specifikacím jednotlivých národních systémů v rámci FAB CE. V budoucnosti tak budou hlavní systémy všech sedmi států FAB CE komunikovat bez nutnosti dodatečných úprav systémů.

Změna obchodní struktury

Poskytovateli LPS se opuštěním principu úplného pokrytí nákladů zvýšilo podnikatelské riziko, ale na druhou stranu se zvýšil tlak na efektivnější řízení nákladů, což by mělo v dlouhodobém horizontu umožnit ještě užší propojení mezi objemem zisku ve vztahu k dosaženému obratu. Cílem bude tohoto dosahovat zejména nákladovými úsporami (oproti nákladům schváleným regulátorem), a to napříč portfoliem služeb poskytovaným ŘLP ČR. Zejména se může jednat o další zefektivňování poskytování LPS na letištích, tj. při poskytování přibližovacích a letištních služeb řízení letů, a to při využívání všech dostupných moderních technologií a zejména při snižování osobních nákladů na jednotku výkonu.

S ohledem na shora uvedenou akceleraci evropského právního prostředí v oblasti poskytování LPS mohou být zvažovány i takové kroky, které by vedly k transformaci podniku na akciovou společnost ve 100% vlastnictví státu. Transformace může přinést nejen zajištění vyšších příjmů pro státní rozpočet, ale rovněž odpovídající a žádoucí reflexi měnících se podmínek služeb

řízení letového provozu souvisejících s evropskou integrací. Není rovněž bez zajímavosti, že od nového milénia je zaznamenáván celosvětový trend vedoucí ke změně právní formy subjektů poskytujících LPS, přičemž řada poskytovatelů těchto služeb prošla v nedávném období procesem transformace. Jedná se například o poskytovatele LPS (výčet omezen na evropské prostředí) v Rakousku, Německu, Slovinsku, Maďarsku, Švýcarsku, Itálii, Norsku, Chorvatsku, Irsku, Velké Británii, Estonsku, Lotyšsku či Maltě.

Transformace státního podniku na akciovou společnost by tak mohla představovat, i s ohledem na podobné procesy u ostatních poskytovatelů LPS v Evropě, vítanou změnu, která přispěje k naplnění cílů evropské integrace v této oblasti, povinnosti ČR jako členského státu EU a zejména konkurenceschopného postavení podniku na evropském trhu.

Liberalizace trhu

Oblast poskytování LNS je přísně regulována, nicméně v zásadě liberalizována. ČR cíleně nebrání vstupu nových aktérů na tento trh se službami, nicméně stát si i do budoucna hodlá ponechat plnou kontrolu nad určením poskytovatelů LPS, jakož i poskytovatelů služeb v oblasti letecké meteorologie. Je plně uznáván komerční princip poskytování LNS s tím, že při vědomí si zcela mimořádné míry počátečních, jakož i fixních a provozních nákladů, včetně nákladného systému na administrativní zabezpečení, nelze očekávat významnější rozšíření počtu poskytovatelů těchto služeb. Nedojde-li k zásadní změně stávajících pravidel na úrovni práva EU, stát nebude mít ani do budoucna vlastní (národní) regulatorní potřebu směřující k direktivnímu usměrňování či určování počtu poskytovatelů LPS na letištích v ČR.

Sociální dialog a rozměr

ČR uznává úlohu profesních organizací sdružených nejen v rámci poskytovatele LPS, ale i na úrovni FAB CE, přičemž posilování partnerství mezi státem, managementem a příslušnými organizacemi, jakož i řádná vzájemná výměna informací, budou podporovány.

Opatření:

- **Zavést nový hlavní systém řízení letového provozu pro poskytování bezpečných a kvalitních LPS daleko za horizont roku 2025**

Gestor: ŘLP ČR
Termín: rok 2019

5.2.4 Koncepce rozdělení a užívání vzdušného prostoru, civilně-vojenská spolupráce, kmitočtové spektrum

FUA

ČR plně uznává princip flexibilního využívání vzdušného prostoru, což je koncepce uspořádání vzdušného prostoru popsaná ICAO a rozvinutá EUROCONTROL, podle které by vzdušný prostor neměl být definován pouze jako civilní nebo pouze jako vojenský vzdušný prostor, ale spíše považován za jeden celek, v němž všichni uživatelé musí být uspokojeni ve svých potřebách v co nejvyšší míře.

ČR bude i do budoucna posilovat tento princip tak, aby přidělování vzdušného prostoru bylo činěno efektivním způsobem. Bude tak potvrzovat závazek z prohlášení o vojenských otázkách týkajících se SES, že bude spolupracovat s ostatními členskými státy EU a zároveň zohlední vnitrostátní vojenské požadavky, aby zajistila plné a jednotné uplatňování koncepce pružného užívání vzdušného prostoru všemi uživateli vzdušného prostoru ve všech členských státech.

Při uplatňování koncepce pružného užívání vzdušného prostoru se do budoucna ČR více zaměří na podporu spolupráce se sousedními státy a zohlední přeshraniční operace.

Pružné užívání vzdušného prostoru se zaměřuje na uspořádání vzdušného prostoru na strategické, předtaktické a taktické úrovni, což jsou oddělené řídící funkce, které jsou ale navzájem úzce propojeny a které je třeba provádět soudržně za účelem účinného užívání vzdušného prostoru. V ČR je vytvořena tato struktura, nicméně pro řádné naplnění požadovaných cílů bude nezbytné, aby došlo k zefektivnění její činnosti. I v této oblasti je nezbytné, aby byly podporovány kroky směřující k úplnému a otevřenému šíření informací a potřebě provádění konzultací s dotčenými subjekty.

Civilně-vojenská spolupráce

V roce 2014 došlo k realizaci principů civilně-vojenské integrace poskytování oblastních LPS, čímž došlo významným způsobem k usnadnění létání ve vzdušném prostoru ČR a naplnění prohlášení členských států EU k vojenským záležitostem vztahujícím se k projektu SES, jakož i usnesení Výboru pro obranu Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky ze dne 8. dubna 2009 č. 105 k Integraci společného řízení vzdušného prostoru pro civilní a vojenské účely, kterým byla vláda ČR mj. vyzvána, aby zajistila efektivní využití zdrojů resortu Ministerstva obrany a MD pro poskytování služeb řízení letového provozu nad územím ČR v provázanosti na systém protivzdušné obrany Armády ČR.

Úzká spolupráce vojenského a civilního letectví bude pokračovat i v následujících letech, a to i prostřednictvím leteckých služeb pro civilní létání poskytovaných Armádou ČR, které bude poskytovat na letištích se smíšeným provozem.

Rozdělení vzdušného prostoru

Česká republika zajišťuje rozdělení vzdušného prostoru v souladu s moderními trendy a se závazky v rámci konceptu SES. Samotné rozdělení probíhá prostřednictvím opatření obecné povahy, které musí být řádně konzultováno a příslušné připomínky a námitky vypořádány.

Pro nejbližší období je plánováno pokračování diskuse k revizi koncových řízených oblastí a řízených okrsků v okolí letišť Brno, Karlovy Vary a Ostrava. Cílem bude zvýšení efektivity při využívání vzdušného prostoru v okolí těchto letišť tak, aby byla zachována nejvyšší možná míra bezpečnosti, minimalizace environmentální zátěže, jakož i minimalizace negativních ekonomických dopadů na dotčené subjekty (provozovatele letecké dopravy, provozovatele letišť, poskytovatele LPS).

V rámci zajištění dostatečných a bezpečných služeb při přiblížení na v současné době neřízená letiště, která nemají ambici (z administrativně-ekonomických důvodů) poskytovat službu řízení letového provozu, ale zároveň chtějí zajistit umožnění příletů a odletů podle pravidel létání dle přístrojů (IFR lety), budou nadále diskutovány možnosti, jak tyto služby zajistit, aniž by došlo ke snížení požadované úrovně bezpečnosti letového provozu.

Kmitočtové spektrum

V následujícím období (nejpozději do roku 2018) čeká ČR a uživatele jejího vzdušného prostoru postupný přechod na kmitočtovou rozteč z 25 kHz na 8,33 kHz, což je jedno z opatřeních v rámci konceptu SES, které má mj. přinést navýšení disponibilních kmitočtů pro zavádění nových služeb. Opatření se vztahuje nejen na subjekty civilního, ale rovněž vojenského létání.

Státní správa bude i nadále podnikat takové kroky, které budou minimalizovat ekonomický a administrativní dopad předmětného přechodu na uživatele vzdušného prostoru a poskytovatele jednotlivých služeb. Plánován tak bude postupný přechod s využitím letových

období nižší intenzity, což bude vhodné zejména v oblasti všeobecného letectví, a to v letech 2016 a 2017.

Stát bude v oblasti správy kmitočtového spektra rovněž přijímat takové kroky, které povedou k zajištění ochrany kmitočtů 1030/1090 MHz, resp. zajišťovat, aby odpovídač sekundárního přehledového radaru na palubě všech letadel přelétávajících přes území ČR nebyl vystavován nadměrnému počtu dotazů, které jsou vysílány pozemními dotazovači přehledového radaru. Za tímto účelem bude vypracován a zaveden národní postup k zajištění regulace využívání výše uvedených kmitočtů státem. Obdobně bude státem zajištěna účinná koordinace dotazovacích kódů pro provoz v módu S.

Hlavní cíle:

V oblasti vzdušného prostoru a v něm poskytovaných služeb bude pro následující období patřit k nejdůležitějším cílům zajištění trvale bezpečných, vysoce kvalitních, transparentních a dlouhodobě udržitelných LNS všem uživatelům vzdušného prostoru. ČR, jakož i její příslušné instituce a subjekty, budou posilovat své postavení při provozování funkčního bloku vzdušného prostoru v regionu střední Evropy (FAB CE). V rámci FAB CE bude ČR podporovat aktivity vedoucí k nastavení pravidel a postupů pro koordinaci a sdílení informací a nejlepších praktik a postupů s okolními funkčními bloky vzdušného prostoru, a to i v rámci ujednání o inter-FAB spolupráci. Právě rozšíření spolupráce na inter-FAB úrovni může významným podílem přispět k naplňování cílů SES.

Obzvláště úzká spolupráce bude přitom nastavena mezi ČR a sousedními státy, kde bude vhodné přijímat taková ujednání, která vytvoří vhodný rámec za účelem zavedení jednoznačných a transparentních pravidel pro vymezení oblastí, postup států a jejich orgánů (zejména v oblasti dozoru), poskytovatelů LNS a dalších subjektů, a to při přeshraničním poskytováním LNS. Taková ujednání bude nezbytné přijmout se Spolkovou republikou Německo a Polskou republikou (základní právní režim spolupráce se Slovenskou republikou a Rakouskem je ukotven v již zmíněné Dohodě o vytvoření FAB CE).

V dozorové činnosti bude vhodné přehodnotit financování vnitrostátního dozorového orgánu, a to s cílem maximalizovat využití možností daných přímo použitelnými předpisy EU, tj. při snižování závislosti financování těchto činností na státním rozpočtu při současném posilování využitelnosti prostředků ze systému poplatků za poskytované LPS.

ŘLP ČR bude podporovat realizaci vybraných mezinárodních programů a projektů, včetně užší spolupráce v programu SESAR. Nadále bude zajišťovat nákladově efektivní LPS všem uživatelům vzdušného prostoru, a to v souladu s dlouhodobými celoevropskými trendy snižování nákladů, jakož i v návaznosti na plnění výkonnostních cílů na národní, FAB CE i unijní úrovni. Trvalé udržování a posilování finanční stability a zvyšování celkové hodnoty podniku bude nedílnou součástí směřování tohoto poskytovatele služeb v následujících obdobích. Zvýšená pozornost musí být věnována účinnému snižování nákladů, které jsou spojeny se zajišťováním poskytování LPS na letištích v Brně, Karlových Varech a Ostravě.

ŘLP ČR bude zvyšovat efektivitu a vyspělost podnikových procesů uplatňováním nejlepší světové praxe a rozvíjet národní systém řízení letového provozu v souladu s vývojem evropského prostředí, zejména v návaznosti na iniciativu FAB CE a SESAR.

Podporován bude i postupný přechod od konvenčního způsobu navigace k navigaci pomocí globálních navigačních družicových systémů (GNSS), a to v návaznosti na disponibilitu těchto prostředků u všech složek podílejících se na civilním letectví, tj. zejména leteckých provozovatelů, provozovatelů letišť a poskytovatel letových provozních služeb. Za podmínek snížené viditelnosti může využití GNSS v kombinaci s radarovými systémy pro monitorování

pohybu vozidel a letadel na pohybových plochách letiště přispět ke zvýšení bezpečnosti. GNSS systémy v budoucnu rovněž umožní zavádění i zcela nových letových postupů, a to v úzké spolupráci s inovativními řešeními, jakými např. mohou být vrtulníková přiblížení Point In Space.

Opatření:

- **Přehodnotit financování vnitrostátního dozorového orgánu, a to s cílem maximalizovat využití možností daných přímo použitelnými předpisy EU**

Gestor: MD
Termín: rok 2018

- **Podporovat postupný přechod od konvenčního způsobu navigace k navigaci pomocí globálních navigačních družicových systémů (GNSS), a to i v souladu s Koncepcí rozvoje navigačního prostředí České republiky v období do roku 2020 (AIC A 1/12)**

Gestor: MD, ŘLP ČR, ÚCL
Termín: rok 2020

5.2.5 Všeobecné letectví a sportovně-rekreační létání

Mezinárodní předpisy zatím neobsahují a neupravují problematiku sportovního a rekreačního létání s letadly do určité maximální vzletové hmotnosti. Tato zůstává v kompetenci příslušných předpisů jednotlivých států. ČR je však připravena i za spolupráce neziskových nestátních organizací a zájmových občanských sdružení v oblasti všeobecného letectví podporovat činnosti směřující k unifikaci či harmonizaci mezinárodních předpisů pro tuto oblast létání. Kromě regulační funkce ve specifikovaných oblastech lze podporovat projekty pro rozvoj sportu a tělovýchovy, jakož i ochranu a podporu zdraví. Uznává se, že letectví jako vrcholový sport či rekreační létání má pozitivní dopad na ekonomický rozvoj a potenciál země, životní úroveň, jakož i úroveň vzdělání obyvatel.

Ministerstvo dopravy i nadále předpokládá, že pro výkon státní správy nad sportovními létajícími zařízeními bude využívat právě nestátních neziskových organizací, kdy přímý vztah těchto organizací k jednotlivým uživatelům a přímý výkon státní správy na místě (v terénu) bude i nadále považován za nezastupitelný. V ČR dnes působí čtyři hlavní organizace, které se zabývají sportovním a rekreačním letectvím. Jedná se o: Aeroklub České republiky, Leteckou amatérskou asociaci České republiky (ta je jako jediná pověřená zmíněným přeneseným výkonem státní správy), Český svaz balónového létání a Klub leteckých modelářů České republiky (působí pod Svazem modelářů České republiky). V této oblasti bude vhodné, aby vůči státní správě vystupovaly organizace jednotněji.

5.3 Vzdělávání jako součást udržitelného rozvoje letecké dopravy

V odvětví civilního letectví je vzdělávání považováno za nedílnou součást udržitelného rozvoje letecké dopravy, přičemž odvětví je zapojeno do programů celoživotního vzdělávání. Účinné řízení oblasti lidských zdrojů v odvětví civilního letectví je nadále považováno za základní nástroj pro zajištění dopravní politiky a výkon leteckých činností.

Kvalitní úroveň vzdělávání a školství v oblasti civilního letectví v ČR, zejména v oblasti vyššího a vysokoškolského vzdělání, je nadále podporována. Do budoucna však může v návaznosti na aktuální potřeby a v souladu s moderními trendy dojít k přerozdělení portfolia nabízených studijních programů. Posilování vzdělávacích programů bude rovněž vítáno v příslušných oborech středního a vyššího odborného vzdělávání. Důraz bude kladen na inovativní vzdělávací programy pro potřeby českého letectví. V přímé souvislosti s podporou vzdělávání bude však třeba usilovat o zlepšení podmínek pro podporu výzkumu, vývoje a inovací pro potřeby letectví.

Dostatečná pozornost by měla být věnována i zlepšení podmínek pro catering a programy se zaměřením na speciální učební obory v oblasti letecké palubní gastronomie a servisu občerstvení na palubách letadel.

Opatření:

- **Zavádět inovativní vzdělávací programy pro potřeby českého letectví**

Gestor: MD ve spolupráci MŠMT
Termín: rok 2018

5.4 Využití dálkově řízených letadlových systémů

Česká republika se zájmem sleduje vývoj v oblasti bezpilotních systémů (dále jen „UAS"), respektive dálkově řízených letadlových systémů (dále jen „RPAS"),[29] přičemž si je vědoma, že dané odvětví prochází dynamickým vývojem a že stávající regulace se v kontextu vývoje technologií a praktického využití jeví často jako neuspokojivá a neodpovídající současným a zejména budoucím potřebám. V ČR je v současné době s povolením Úřadu pro civilní letectví provozováno několik desítek UAS. Dá se ovšem předpokládat, že skutečný počet provozovaných UAS je vyšší. Řada provozovatelů má též zájem o provozování leteckých prací s UAS. Každopádně v krátkodobém i střednědobém horizontu lze v ČR očekávat další významný nárůst provozu UAS i snahy o jeho nejrůznější využití v civilním sektoru.

ČR se řadí ke státům EU, ve kterých existuje vnitrostátní regulace provozu UAS na úrovni zákona a leteckých předpisů. Tato regulace je v evropském i globálním kontextu hodnocena jako relativně kvalitní, pokročilá a prakticky využitelná. Navzdory tomu je nicméně žádoucí uvažovat o upřesnění některých formálních a právních aspektů této regulace, jakož i o další adaptaci na aktuální dynamický vývoj příslušných technologií a provozních zkušeností v oblasti UAS. Proto MD zahájilo přípravné práce na novele zákona, kterou by byla nově daná problematika na úrovni zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a příslušné vyhlášky MD, upravena komplexněji. Při přípravě novely je samozřejmě nutné zohledňovat paralelní vývoj (zamýšleného) regulačního rámce na úrovni ICAO a EU, jehož aktuální aspekt je zmíněn níže.

EK v loňském roce publikovala Sdělení k RPAS[30], jež má reflektovat vývoj daného odvětví a zmiňovat jeho potenciál a význam pro společnost a hospodářství v EU. Škála potenciálního civilního využití je velmi široká (např. v oblasti monitorování živelných katastrof a infrastruktury, v zemědělství atd.). Sdělení současně upozorňuje na absenci harmonizovaného regulačního rámce, který je přitom nezbytným předpokladem dalšího rozvoje daného sektoru v EU. Cíl Evropské komise zde spočívá na jedné straně ve vytvoření jednotného trhu s RPAS a v plném využití přínosů této inovační technologie, na druhé straně v řešení obav občanů,

[29] „UAS" je zde nadřazeným pojmem zahrnujícím jednak „RPAS" a dále „autonomní letadla".

[30] Sdělení Komise „Nová éra letectví – otevření leteckého trhu pro bezpečné a udržitelné civilní využití dálkově řízených letadlových systémů" (KOM(2014)0207 v konečném znění) bylo zveřejněno dne 8. dubna 2014.

respektive ochraně společnosti před možnými negativními důsledky spojenými s provozem RPAS.

EK identifikovala tyto základní okruhy problémů, k jejichž řešení současně navrhuje příslušná opatření:

1. Bezpečný provoz RPAS v nesegregovaném vzdušném prostoru - regulační rámec;
2. Bezpečný provoz RPAS v nesegregovaném vzdušném prostoru - základní technologie;
3. Zajištění ochrany provozu RPAS vůči protiprávním činům;
4. Ochrana základních práv občanů;
5. Zajištění odpovědnosti vůči třetím osobám a pojištění;
6. Podpora rozvoje trhu a evropských průmyslových odvětví.

ČR obecně vítá aktivity a záměry EU popsané v předmětném Sdělení, přičemž je zřejmé, že sledovaných cílů pro oblast RPAS je možné dosáhnout pouze vhodnou kombinací regulace na úrovni práva EU a na úrovni jednotlivých členských států, respektive pouze při vhodném využití kapacit též na úrovni EU (proto i zmíněný záměr novely zákona připravované na půdě MD bude koncipován tak, aby mohl zohlednit i příslušný vývoj na úrovni práva EU předvídaný v tomto sdělení).

ČR bude chtít hrát významnou úlohu při další přípravě evropského regulačního rámce UAS, přičemž bude dbát zejména na to, aby došlo k jednoznačnému vyjasnění, která část působnosti má být ponechána na úrovni členských států a která na úrovni EU. V opačném případě hrozí, že členské státy (včetně ČR) nyní vynaloží značné úsilí na řešení problematiky, která bude následně nahrazena jinak koncipovanou úpravou unijního práva.

Opatření:

- **Aktivní účast při další přípravě evropského regulačního rámce UAS, uplatnění principu subsidiarity v této oblasti**

Gestor: MD
Termín: dle harmonogramu projednávání v institucích EU, kontrolní termín: 2016

5.5 Bezpečnost leteckého provozu

Členské státy ICAO mají dle standardů a doporučených postupů uvedených v rámci příslušné Přílohy[31] k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví vydat Státní program bezpečnosti (State Safety Programme, dále jen „SSP“). ICAO definuje SSP jako „jednotný a ucelený soubor předpisů, pravidel a činností sloužících ke zvyšování úrovně provozní bezpečnosti“. Tento jednotný a ucelený soubor předpisů, pravidel a činností musí pokrývat klíčové prvky systému dohledu nad provozní bezpečností příslušnými členskými státy ICAO v rámci zavedeného a neustále aktualizovaného SSP. Zároveň SSP musí být spojujícím prvkem mezi vnějšími bezpečnostními procesy států a vnitřními bezpečnostními procesy příslušných subjektů působících v oblasti civilního letectví.

Subjekty působící v oblasti civilního letectví mají povinnost vydat vlastní vnitřní systémy řízení bezpečnosti (dále jen „SMS“). ICAO definuje SMS jako „systematický přístup k řízení provozní bezpečnosti, včetně zachycení nezbytné organizační struktury, definování odpovědnosti příslušných subjektů, metod a postupů“. SMS mají být koncipovány pro oblast řízení bezpečnostního rizika v rámci leteckého provozu, údržby, služby řízení letů, letišť,

[31] Zejména Příloha 19 – Řízení bezpečnosti

výcviku pilotů, jakož i konstrukce a výroby letadel. Subjekty působící v civilním letectví odpovídají za udržování bezpečného, pravidelného a efektivního provozu, výcvik leteckého personálu, výrobu a údržbu letadel, leteckého vybavení atd. V souladu se SSP odpovídají státy, respektive jejich příslušné orgány, za přijetí a dohled nad SMS vydanými jednotlivými subjekty působícími v oblasti civilního letectví. SSP a SMS je tudíž třeba chápat jako dva samostatné, nicméně vzájemně se doplňující systémy.

ČR bude průběžně provádět a aktualizovat SSP, který byl ve svém prvním vydání uveřejněn již v roce 2011. Aktualizace bude probíhat nejen v souladu s požadavky ICAO, ale rovněž za účinné spolupráce a koordinace s příslušnými orgány EU, zejména Evropskou komisí a specializované Evropské agentury pro bezpečnost letectví.

Do roku 2019 bude chtít ČR navíc zavést inovativní národní systém (informační a řídící produkt a příslušné postupy), který umožní vyhodnocování účinnosti strategie v oblasti provozní bezpečnosti letecké dopravy a její pravidelné aktualizování. Systém musí umožnit definování formálních postupů pro práci s bezpečnostními daty, vyšší efektivnost dozorových činností v oblasti bezpečnostní výkonnosti organizací působících v civilním letectví. Dosažený stupeň bezpečnosti bude měřitelný pomocí indikátorů bezpečnosti zaměřených na problémové oblasti provozu.

Opatření:

- **Zavést národní systém (informační a řídící produkt a příslušné postupy), který umožní vyhodnocování účinnosti strategie v oblasti provozní bezpečnosti letecké dopravy a její pravidelné aktualizování**

Gestor: MD
Termín: rok 2019

5.6 Ochrana civilního letectví před protiprávními činy

Dnešní svět je stále více ovlivňován hrozbou terorismu. O oblasti civilního letectví toto platí dvojnásobně. Zaměření se teroristů na tento druh dopravy je zapříčiněno především okamžitým negativním dopadem v případě úspěšného útoku, který následně vyvolává dopady v celosvětovém měřítku. Základním cílem ve všech záležitostech týkajících se ochrany civilního letectví před protiprávními činy je bezpečnost cestujících, posádky letadel, pozemního leteckého personálu a ostatní veřejnosti. Za tímto účelem jsou přijímána na mezinárodní i národní úrovni bezpečnostní opatření, bez nichž si již dnešní leteckou dopravu nelze představit. Přesto je však nutné, aby bezpečnostní opatření zaručovala minimální zásah do civilní letecké dopravy, případně její minimální zpoždění, aniž by byla opuštěna zásada účinnosti těchto opatření a z nich vyplývajících bezpečnostních kontrol.

Mezinárodní organizace si vzájemně pomáhají a hledají společná řešení, která by na jedné straně zvýšila úroveň ochrany civilního letectví, ale současně nezasahovala do plynulosti a rychlosti odbavovacích procesů. Každá změna a zavádění nových technologií a postupů sebou nese riziko narušení důvěry cestujících a ostatních osob zúčastněných na civilním letectví v samotný systém ochrany. Z tohoto důvodu je jedním z klíčových prvků koncepce *budování důvěry v bezpečnostní opatření a kroky státních institucí (tzv. Confidence building measures)*.

Ať už se jedná o změnu postupů, zavádění nových technologií či jejich vylepšených verzí, vždy mají tyto změny za následek značný finanční dopad na část či celý sektor civilního letectví. Efektivní odbavovací proces závisí především na organizaci práce, používaných technologiích a profesionalitě pracovníků. Odpovědné subjekty musí usilovat o co nejvyšší kvalitu těchto prvků odbavovacího procesu. Je nutné předpisové požadavky na bezpečnostní kontroly

předkládat ve srozumitelné a jasné podobě, aby jejich aplikace byla od počátku správná a nedocházelo k odhalování zásadních nedostatků až v rámci kontrolní činnosti.

Úroveň bezpečnosti v civilním letectví a požadovaná úroveň boje s terorismem, je zásadně závislá na finanční účasti státu. Tomuto účelu by mělo sloužit vypracování komplexního návrhu financování opatření pro zabránění protiprávních činů cestou zjištění řešení financování ve vybraných členských státech EU a navržení pro ČR spravedlivého rozložení nákladů na ochranu civilního letectví před protiprávními činy mezi provozovatele letišť a jednotlivé složky státu.

Zavádění moderních technologií do procesu bezpečnostních kontrol má zásadní vliv na usnadňování letecké dopravy při odbavovacím procesu. Toto však platí pouze za předpokladu, že zavedením moderních technologií, jež jsou zpravidla značně nákladné, nedojde ke škrtům v jiných segmentech odbavovacího procesu, resp. bezpečnostní kontrole. Z tohoto důvodu je na místě finanční podpora ze strany státu při zvyšování úrovně ochrany civilního letectví před protiprávními činy. V případech, kdy se takovéto podpory nedostává, je nutné legislativně zajistit odpovědným subjektům možnost zachování stávajícího stavu. Současně je *na mezinárodní úrovni nutné usilovat o zamezení nadměrné regulaci* v dané oblasti, která v konečném důsledku může vést k dočasnému, ale z bezpečnostního hlediska významnému, snížení úrovně ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

Stejně jako v jiných oblastech je kontrolní činnost důležitou součástí i v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Ze strany mezinárodních organizací, především pak ze strany EU, je národní kontrolní činnost dozorována jednak v podobě každoročních zpráv z kontrolní činnosti, které jsou ze strany členských států pravidelně zasílány, ale také vlastní pravidelnou inspekční činností těchto organizací. K plnění mezinárodních požadavků je třeba *dostatečně personálně a technicky zajistit resortní kontrolní mechanismus*. Je nutné zajistit průběžné a efektivní provádění kontrolní činnosti a *spolupracovat a podílet se na inspekcích s mezinárodními organizacemi.*

Opatření:

- **Zpracování analýzy návrhu financování opatření pro zabránění protiprávních činů a navržení spravedlivého rozložení nákladů na ochranu civilního letectví před protiprávními činy mezi provozovatele letišť a jednotlivé složky státu.**

Gestor: MD

Termín: rok 2018

5.7 Letecká infrastruktura - letiště a plochy SLZ

Základ pro definování letištní infrastruktury vychází z mezinárodního i vnitrostátního leteckého práva.

Letiště je v příloze č. 14 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví definováno jako vymezená plocha na zemi nebo na vodě (včetně budov, zařízení a vybavení), určená buď zcela, nebo zčásti pro přílety, odlety a pozemní pohyby letadel.

Vnitrostátní právní rámec je dán zákonem č. 49/1997 Sb. o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů.

Dle tohoto zákona je základní členění letecké infrastruktury v ČR rozděleno na letiště a plochy pro vzlety a přistání sportovních létajících zařízení (SLZ). Letiště se dle tohoto zákona dále člení následujícím způsobem:

5.7.1 Kategorizace letišť

Letiště se dle zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů, rozdělují:

a) podle vybavení, provozních podmínek a základního určení na letiště

1. **vnitrostátní**, jimiž jsou letiště určená a vybavená k uskutečňování vnitrostátních letů, při nichž není překročena státní hranice ČR, a letů, při nichž není překročena vnější hranice (dále jen „vnitřní lety“),
2. **mezinárodní**, jimiž jsou celní letiště určená a vybavená k uskutečňování jak vnitrostátních a vnitřních letů, tak i letů, při nichž je překročena vnější hranice podle jiného právního předpisu.

b) podle okruhu uživatelů a charakteru letiště na letiště

1. **civilní**, jimiž jsou letiště pro potřeby civilní letecké dopravy; rozumí se jimi **letiště veřejná**, jimiž jsou letiště přijímající v mezích své technické a provozní způsobilosti všechna letadla, a **letiště neveřejná**, jimiž jsou letiště přijímající na základě předchozí dohody provozovatele nebo velitele letadla s provozovatelem neveřejného letiště a v mezích své technické a provozní způsobilosti všechna letadla a letadla uživatelů letiště stanovených Úřadem pro civilní letectví na návrh jeho provozovatele,
2. **vojenská**, jimiž jsou letiště pro potřeby ozbrojených sil ČR a jiných oprávněných uživatelů pověřených Ministerstvem obrany.

O stanovení druhu letiště a o jeho změně rozhoduje Úřad pro civilní letectví (dále jen „ÚCL“) na základě žádosti provozovatele letiště po posouzení technických a provozních podmínek stanovených pro požadovaný druh letiště. Rozhodnutí ÚCL, kterým se letiště určí jako letiště mezinárodní, je podkladem pro stanovení průběhu hranice celního pohraničního pásma okolo celního letiště podle zvláštního předpisu.

Struktura letištní sítě ČR

V současné době tvoří síť letištní infrastruktury ČR celkem **91 letišť** s civilním provozem. Páteř této sítě tvoří nejdůležitější letiště ČR nadnárodního významu - Letiště Václava Havla Praha následováno letišti regionálního významu Brno/Tuřany, Karlovy Vary, Ostrava/Mošnov a Pardubice. Dále pak letiště místního či lokálního významu, která jsou převážně aeroklubového charakteru a jsou určena zejména ke sportovnímu či rekreačnímu létání.

- **Veřejná mezinárodní letiště:**

Letiště Václava Havla Praha, Brno/Tuřany, Ostrava/Mošnov, Karlovy Vary, Pardubice, Mnichovo Hradiště.

- **Neveřejná mezinárodní letiště:**

Kunovice, Liberec, Praha/Vodochody.

- **Veřejná vnitrostátní letiště:**

Broumov, Břeclav, Bubovice, Česká Lípa, Dvůr Králové, Frýdlant, Hodkovice, Hořice, Hosín, Hranice, Cheb, Chotěboř, Chrudim, Jaroměř, Jičín, Jihlava, Jindřichův Hradec, Kladno, Klatovy, Kolín, Krnov, Křižanov, Kyjov, Letkov, Mariánské Lázně, Medlánky, Mikulovice, Mladá Boleslav, Moravská Třebová, Most, Nové Město, Olomouc, Panenský Týnec, Plasy, Podhořany, Polička, Příbram, Přibyslav, Rakovník, Raná, Sazená, Skuteč, Slaný, Soběslav, Staňkov, Stichovice, Strakonice, Strunkovice, Šumperk, Tábor, Toužim, Ústí nad Orlicí, Velké Poříčí, Vlašim, Vrchlabí, Vyškov, Zábřeh, Zbraslavice, Žamberk.

- **Neveřejná vnitrostátní letiště:**

Bohuňovice, Erpužice, Hořovice, Kroměříž, Kříženec, Prostějov, Rokycany, Tachov, Točná, Ústí nad Labem, Zlín, Znojmo, Žatec/Macerka.

- **Neveřejná mezinárodní a zároveň veřejná vnitrostátní letiště:**

Benešov, České Budějovice, Havlíčkův Brod, Hradec Králové, Chomutov, Letňany, Plzeň/Líně, Přerov, Roudnice, Vysoké Mýto.

Regiony s potenciálem pro rozvoj regionálních letišť

Identifikace regionů byla provedena na základě podkladů analytické části dokumentu *Strategie regionálního rozvoje* a s využitím metodiky pro stanovení letišť v rámci transevropské dopravní sítě TEN-T. Prvním krokem je stanovení těch regionů v ČR, pro které je napojení na leteckou dopravu potřebné.

Výběr regionů s nutností zajistit přímou leteckou obsluhu

Cílem regionálního rozvoje je konkurenceschopný region, přitažlivý pro investory, obyvatele, který si zároveň dokáže uchovat vysokou kvalitu životního prostředí. Jedním z rozhodujících faktorů je dopravní dostupnost, která ovlivňuje rozhodování investorů při umísťování svých investic a je důležitým faktorem pro rozvoj cestovního ruchu. Stupeň vyspělosti v oblasti letecké dopravy daného státu velmi významně rozhoduje o jeho mezinárodní konkurenceschopnosti. Do té významně promlouvá pouze jediné letiště v republice Letiště Václava Havla Praha, které je s cca 11–12 mil. ročně odbavenými cestujícími srovnatelné s konkurenčními letišti ve středoevropském prostoru. Další veřejná mezinárodní letiště v ČR (Brno/Tuřany, Ostrava/Mošnov, Karlovy Vary, Pardubice a další) stále nemají takový význam, i přestože se jim v posledních letech podařilo přilákat několik nízkonákladových dopravců.

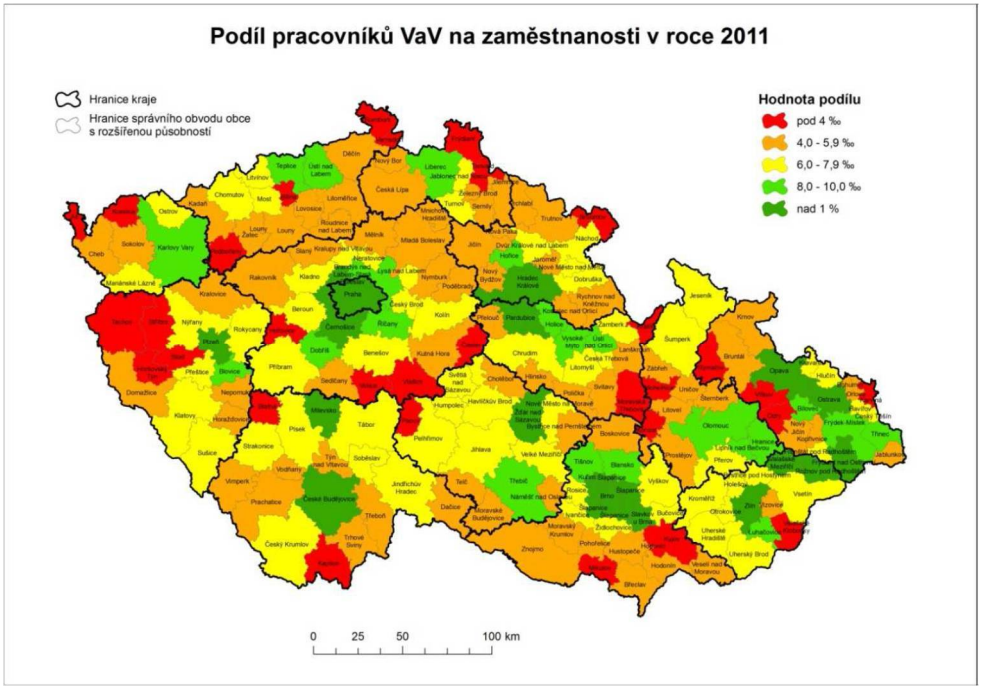
Specifickou součástí regionální konkurenceschopnosti je odvětví **cestovního ruchu**. Cestovní ruch je prostorově velmi diferencován a uplatňuje se ve vybraných regionech a lokalitách s příznivými podmínkami pro jeho rozvoj. I proto zde fungují poněkud jiné zákonitosti, než v ostatních odvětvích národního hospodářství (faktory, které ovlivňují jeho lokalizaci a rozvoj jsou odlišné). Pro řadu regionů cestovní ruch představuje dlouhodobě jediný potenciál jejich rozvoje infrastruktury, podnikání a zaměstnanosti. Přitažlivost destinací cestovního ruchu pro návštěvníky je primárně dána atraktivitou přírodního a sociokulturního prostředí. Přírodní a kulturní hodnoty jsou základem nabídky většiny destinací v ČR. V ČR je odvětví cestovního ruchu zatím vnímáno jako méně důležité v porovnání s jinými odvětvími, přestože přímé výkony cestovního ruchu dosahují necelých 3 % HDP (přes 117 mld. Kč ročně[32]), ale podstatný je zprostředkovaný vliv cestovního ruchu na výkonnost dalších odvětví. Podle odhadů WTTC lze přímé a nepřímé efekty cestovního ruchu celkově vyčíslit na 307,3 mld. Kč (8 % ročně). Návštěvnost jednotlivých regionů ČR je velmi výrazně ovlivněna návštěvností Prahy, která jednoznačně dominuje, a až s významným odstupem jsou navštěvována další území. Nejdelší čas tráví turisté v Karlovarském kraji.

Další oblastí závislou na rychlé dostupnosti vzdálených destinací je oblast výzkumu a vývoje, která má výrazný mezinárodní rozměr. Rozvoj inovačních aktivit firem a efektivní transfer znalostí a technologií (závislý na rozvinuté spolupráci mezi podniky a výzkumnými institucemi), včetně přenosu inovací ze zahraničí, je nedílnou součástí tohoto systému. Tento potenciál je ale do značné míry ovlivněn mírou subdodavatelské spolupráce. Zapojení českých výzkumných týmů a podniků do evropských programů spolupráce ve výzkumu a vývoji je relativně nízké. České subjekty jsou málo aktivní při přípravě návrhů projektů. To

[32] Podle dat Satelitního účtu cestovního ruchu (TSA), zdroj ČSÚ
(viz. https://www.czso.cz/csu/czso/tabulky_satelitniho_uctu_cestovniho_ruchu)

se mimo jiné odráží v nízkém počtu českých koordinátorů mezinárodních projektů podporovaných z unijních programů.

Obrázek 1: Podíl pracovníků VaV na zaměstnanosti v roce 2011



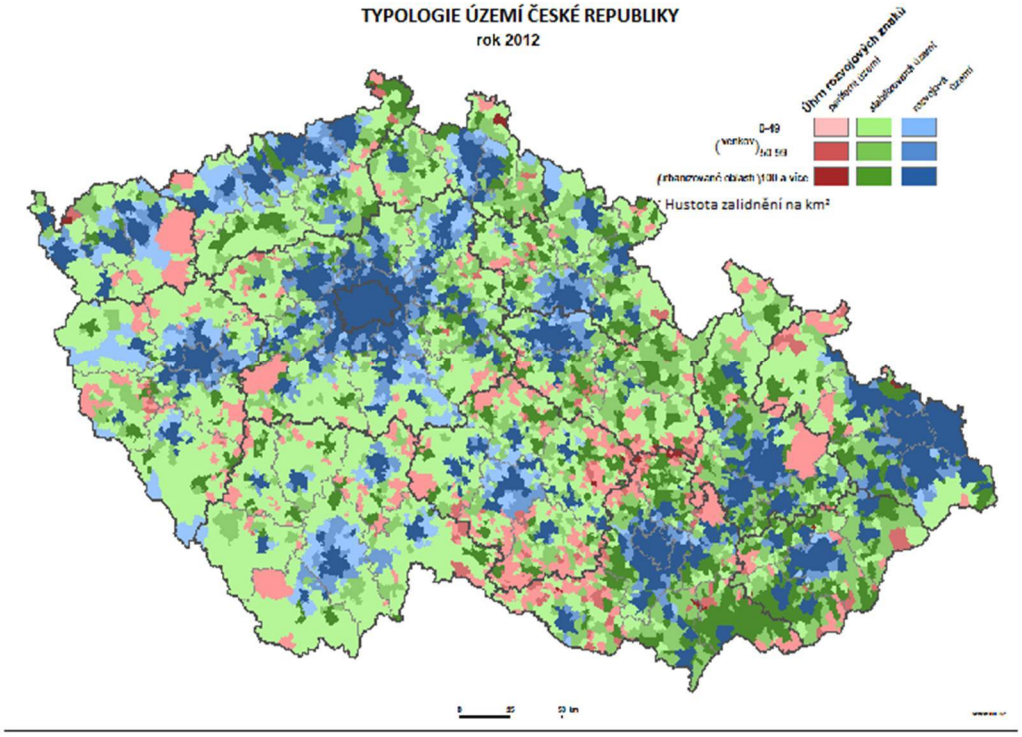
Zdroj: Strategie regionálního rozvoje ČR 2014 – 2020

Cílem **typologie území** je identifikovat rozdíly mezi jednotlivými regiony a příčiny této diferenciace. Typologie byla provedena ve dvou úrovních, a to na úrovni základní typologie, která souhrnně hodnotí rozvoj regionů z hlediska hospodářské výkonnosti regionů, socioekonomického vývoje, geografické polohy a dynamiky rozvoje. Vymezuje území ČR z pohledu synergie výše uvedených faktorů na území rozvojová, stabilizovaná a periferní. V další vrstvě problémově orientovaných hodnocení je doplněna typologií vázanou na ustanovení zákona č. 248/2000 Sb. o podpoře regionálního rozvoje. Na základě výše uvedené metody hodnocení je území České republiky rozděleno na tři základní typy z hlediska rozvojových znaků:

1) ROZVOJOVÁ ÚZEMÍ
2) STABILIZOVANÁ ÚZEMÍ
3) PERIFERNÍ ÚZEMÍ

a dále v kombinaci s ukazateli hustoty zalidnění a počtu obyvatel jsou tyto typy dle stupně urbanizace území rozděleny na urbanizované oblasti a venkov (rozlišujícím kritériem je hustota zalidnění 100 obyvatel na km^2).

Obrázek 2:Typologie území České republiky podle obcí



Zdroj: *Strategie regionálního rozvoje ČR 2014 – 2020*

Na základě analýzy provedené v rámci Strategie regionálního rozvoje jsou s ohledem na typologii území vybrány regiony s potenciální potřebou obsluhy leteckou dopravou (není řazeno podle důležitosti):

1. Praha a středočeská oblast,
2. České Budějovice,
3. Plzeň,
4. Karlovy Vary,
5. Ústí nad Labem + Most,
6. Liberec,
7. Mladá Boleslav,
8. Hradec Králové + Pardubice,
9. Jihlava,
10. Brno,
11. Olomouc,
12. Zlín,
13. Ostrava.

Kategorie letecké obsluhy

Pro potřeby této analýzy lze rozlišit tři kategorie potřebného leteckého spojení, přičemž hranice mezi těmito kategoriemi není ostrá:

1. Obsluha leteckou dopravou odpovídající úrovni hlavní sítě TEN-T, která je charakterizována velkým spektrem destinací obsluhovaných obvykle několikrát za den (spojení s hlavními metropolemi Evropy a spojení do všech kontinentů).

2. Obsluha leteckou dopravou odpovídající globální síti TEN-T, která je charakterizována spojením jen s několika vybranými důležitými letišti v Evropě.
3. Obsluha bez pravidelných leteckých linek, která umožňuje provozovat charterové lety, a která umožňuje provozování soukromých letadel (důležité pro investory a management velkých firem).

Obsluha typu 1 je potřebná v místech primárních uzlů TEN-T, tzn. tam, kde existuje aglomerace přesahující 1 mil. obyvatel, a zároveň se v blízkosti (do 200 km vzdušnou vzdáleností) nenachází jiné mezinárodní letiště 1. kategorie s ještě větším potenciálem. V ČR tomu odpovídá region Praha.

Na Moravě a ve Slezsku uvedenou podmínku částečně splňuje region Ostrava (v případě, že do ostravské aglomerace bude započítáno i Opavsko a Třinecko), avšak tato aglomerace je zároveň součástí širší Hornoslezské aglomerace celkem se čtyřmi miliony obyvatel. Hlavním letištěm obsluhujícím tuto aglomeraci není letiště Ostrava/Mošnov, ale letiště v polských Katovicích. Letiště Ostrava/Mošnov je sice dle Nařízení 1315/2013/EU součástí hlavní sítě TEN-T (Ostrava je tzv. primárním uzlem, neboť ostravská aglomerace dosahuje 1 milionu obyvatel), avšak vzhledem k relativně nízkým přepravním výkonům, vzhledem k existenci letiště v Katovicích, v tomto případě neplatí povinnost zajistit železniční napojení. Proto letiště Leoše Janáčka není možné zařadit do první kategorie.

Brněnská aglomerace nesplňuje uvedenou podmínku (cca 600 tis. obyvatel), navíc je relativně blízko k mezinárodnímu letišti ve Vídni.

Obecně se dá konstatovat, že na Moravě existuje potenciál pro letiště 1. kategorie. Podmínkou však je, že toto letiště musí obsluhovat všechny významné moravské aglomerace (ostravskou, brněnskou, olomouckou i zlínskou), přičemž by muselo být zajištěno přímé napojení tohoto letiště na železniční infrastrukturu umožňující pravidelné intervalové spojení se všemi těmito krajskými centry. Tento potenciál má oblast v okolí Přerova za předpokladu realizace rychlého železničního spojení Brno – Přerov a za předpokladu snížení významu letiště v Mošnově a Brně na 3. kategorii. S ohledem na vysoké investiční nároky na vybudování takového letiště je vznik velkého mezinárodního letiště na střední Moravě nepravděpodobný.

Obsluha typu 2 je možná v těch případech, kdy vzdálenost k sousednímu letišti s vyšším potenciálem je větší než přibližně 100 km po dálnici nebo dvoukolejné železniční tratě s traťovou rychlostí do 120 km/h, 130 km při existenci železniční dvoukolejné trati do 160 km/h, anebo 200 km při existenci vysokorychlostní tratě nad 250 km/h. Při nesplnění této podmínky existuje potenciál pro malé letiště pro obsluhu typu 3.

Obsluha vybraných regionů leteckou dopravou

Praha a středočeská oblast

Oblast bude obsloužena letištěm zajišťujícím 1. typ obsluhy, který bude rovněž zajišťovat i pro ostatní vybrané lokality na území Čech. Požadavek na letištní infrastrukturu je následující:

- Letiště musí mít dvě paralelní vzletové a přistávací dráhy, které umožní zajistit údržbové práce na drahách (provozní výluky) a v případě normálního provozu umožní zvládat zvýšený provoz v období špiček.
- Vzhledem k funkcím pro ostatní regiony je nezbytné nejen kvalitní napojení na síť komunikací dálničního typu, ale rovněž železniční spojení umožňující vazbu na dálkovou železniční dopravu.

České Budějovice
Jihočeská oblast je v rámci ČR svým významem srovnatelná s jinými regiony, pro které je navržena obsluha typu 3 s tím, že pravidelná letecká spojení je možné zajišťovat z Prahy, ale pouze za předpokladu dokončení a zprovoznění budovaných dálnic D3 a D4 a 4. tranzitního železničního koridoru. Proto je možné, a to zejména s ohledem na relativní odlehlost od hlavního města, do budoucna počítat pro letiště České Budějovice s 2. typem obsluhy, a to v případě zajištění dalších investic do jeho rozvoje tak, aby byly vytvořeny předpoklady pro zavedení pravidelného leteckého spojení, včetně možnosti zkvalitnění poskytovaných služeb i pro použití letiště za zhoršených meteorologických podmínek.

Plzeň
Plzeňská oblast je dobře napojena na Letiště Václava Havla Praha dálnicí D5 a dokončovaným 3. tranzitním železničním koridorem. Je proto navržena obsluha typu 3.

Karlovy Vary
Karlovarská oblast je od Prahy relativně ve větší vzdálenosti a do budoucna nebude možné zajistit rychlé železniční spojení a ve střednědobém výhledu ani kvalitnější spojení silniční. Oblast má přitom vysoký potenciál pro cestovní ruch, který umožňuje 2. typ obsluhy.
V případě letiště Karlovy Vary se připravuje modernizace vzletové a přistávací dráhy (rozšíření a prodloužení) včetně nutného zvětšení zázemí letiště. Tím dojde ke zvýšení kapacity letiště a ke zvýšení bezpečnosti provozu. Tato modernizace bude důležitá vzhledem ke skutečnosti, že cestovní ruch má velký význam pro ekonomický rozvoj strukturálně postiženého Karlovarského kraje. Případná finanční spoluúčast státu by musela souviset i s jinými opatřeními na podporu této strukturálně postižené oblasti.

Ústí nad Labem + Most
Obě oblasti jsou dobře napojeny na Letiště Václava Havla Praha dálnicí D8, resp. R7 a 1. tranzitním železničním koridorem, který bude dále urychlen v rámci systému rychlých spojení (úsek Praha – Lovosice je součástí hlavní sítě TEN-T). Mostecká oblast je dále dostupná ke karlovarské oblasti. Je proto navržena obsluha typu 3. Vzhledem k poloze u dálnice D8 je možné, aby tuto funkci plnilo pro obě oblasti letiště Praha/Vodochody.

Liberec
Liberecká oblast je dobře napojena na Letiště Václava Havla Praha komunikací dálničního typu R35/R10, bez severní části pražského okruhu D0 však není toto napojení dostatečně kvalitní. Nedostatkem je velmi špatné železniční spojení, o způsobu a rozsahu případné modernizace zatím není rozhodnuto. Je navržena obsluha typu 3.

Mladá Boleslav
Mladoboleslavská oblast je sice teoreticky napojena na Letiště Václava Havla Praha komunikací dálničního typu R10, ale bez severní části pražského okruhu D0 není toto napojení dostatečně kvalitní, stejně jako v případě liberecké oblasti. Nedostatkem je rovněž velmi špatné železniční spojení, o způsobu a rozsahu případné modernizace zatím není rozhodnuto.
Je navržena obsluha typu 3. S ohledem na specifikum potřeb dominantní firmy oblasti – Škoda Auto, bude i nadále funkci letiště pro tuto oblast plnit letiště Mladá Boleslav.

Hradec Králové + Pardubice
Oblast je dobře napojena na Letiště Václava Havla Praha dálnicí D11 a 1. tranzitním železničním koridorem (případně i modernizovanou tratí Praha – Lysá n/L – Hradec Králové vč. Libické spojky). Letiště Pardubice může plnit funkci alternativního letiště pro Prahu, v tom případě by se jednalo o obsluhu typu 2. V případě, že tuto funkci bude plnit jiné letiště, je navržena obsluha typu 3.

Jihlava
Jihlava je dobře napojena na Prahu i Brno dálnicí D1, výhledově může být napojena na systém rychlých železničních spojení. Je proto navržena obsluha typu 3.

Brno
Brno má zajištěno kvalitní silniční i železniční spojení do Vídně (typ obsluhy 1) a v případě realizace tratí rychlých spojení v budoucnu i do Prahy. Vzhledem k významu aglomerace je navržena obsluha typu 2.

Olomouc
Oblast má dobré silniční spojení na letiště v Brně a Ostravě i kvalitní železniční spojení na letiště v Ostravě. V budoucnu bude mít rovněž dobré železniční spojení i na letiště v Brně (typ obsluhy 2). Typ obsluhy 1 bude zajistitelný v Praze nebo ve Vídni. Je proto navržena obsluha typu 3.

Zlín
Oblast má dobré silniční spojení na letiště v Brně a Ostravě i kvalitní železniční spojení na letiště v Ostravě. V budoucnu bude mít rovněž dobré železniční spojení i na letiště v Brně (typ obsluhy 2). Typ obsluhy 1 bude zajistitelný v Praze nebo ve Vídni. Je proto navržena obsluha typu 3.

Ostrava
Ostrava má zajištěno kvalitní silniční a v budoucnu i železniční spojení do Katovic a kvalitní železniční i silniční spojení na letiště Ostrava/Mošnov (typ obsluhy 1). Vzhledem k významu aglomerace je navržena obsluha typu 2.

Opatření:

- **Zohlednění případných územních požadavků dle navrhovaných kategorií letecké obsluhy a vytipovaných oblastí rozvoje letišť v rámci územně plánovací činnosti kraje.**

Gestor: příslušné kraje ve spolupráci s MD
Termín: rok 2019

5.7.2 Letiště Václava Havla Praha

Současnost
V současnosti má letiště celkem čtyři terminály, označené číslicemi jako Terminál 1 – 4, a dvě funkční dráhy (RWY). Terminál 1 slouží pro lety mimo Schengenský prostor.

Terminál 2 slouží pro lety v rámci Schengenského prostoru, tedy do většiny členských států EU. Celková kapacita Terminálu 1 a 2 je 15,5 mil. cestujících za rok. Terminál 3 slouží především pro lety Business Aviation a vybrané charterové lety. Sousedí přímo s Terminálem 4, který je ve vlastnictví Armády ČR. Bohužel Armáda ČR nemá na údržbu této historické budovy finanční prostředky, a tak terminál chátrá. Dnes je Terminál 4 využíván pro odbavení oficiálních státních zahraničních návštěv, důležitých vojenských letů a odbavení letů chráněných osob.

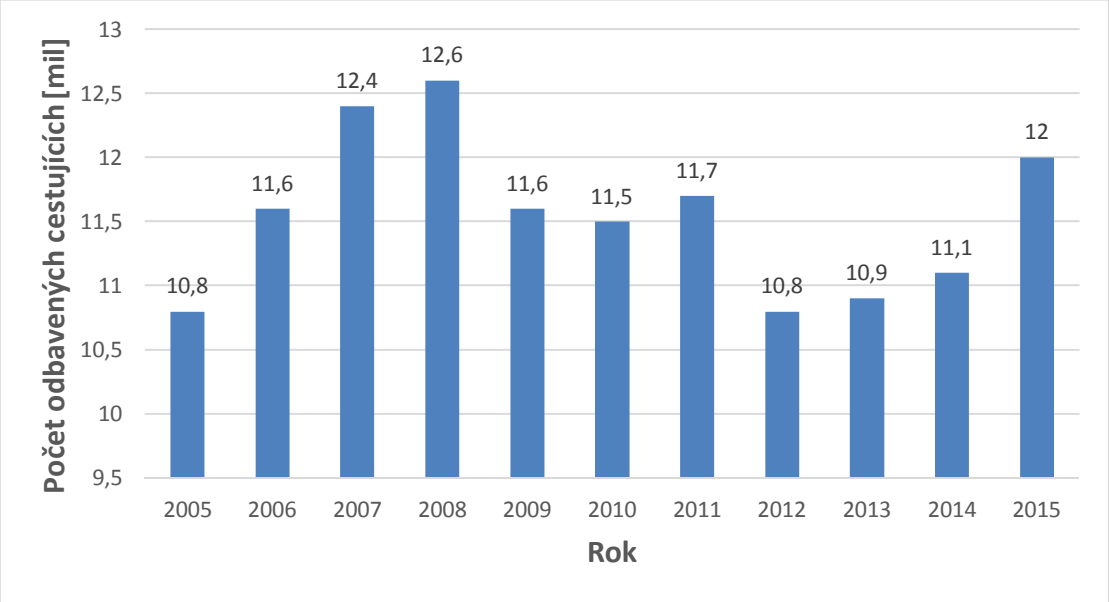
Majitelem Letiště Václava Havla Praha je Český Aeroholding, a.s., stoprocentně vlastněný státem a provozovatelem letiště je společnost Letiště Praha, a.s.

V květnu roku 2012 byla vlivem změny magnetické deklinace přeznačena RWY 13/31 na 12/30 a současně byla zahájena generální oprava hlavní RWY 06/24. Vzhledem ke kompletní rekonstrukci RWY 06/24 v roce 2013 lze očekávat další generální rekonstrukci kolem roku 2040.

Pozice pražského letiště vůči ostatním letištím v Evropě vzhledem k množství odbavených cestujících za rok je již několik posledních let stabilně ve čtvrté desítce (10,9 mil. odbavených cestujících v roce 2013 zařadilo letiště na 38. místo).

Letiště Václava Havla Praha je moderní součástí evropské infrastruktury a zároveň i klíčovým prvkem infrastruktury ČR, který podporuje ekonomický a sociální růst a rozvoj státu. Je také nejvýznamnějším letištěm v ČR a druhým největším ve střední a východní Evropě. Díky své výjimečné lokalitě v samém středu Evropy má potenciál být významným přestupním leteckým uzlem za předpokladu, že se podaří získat významného bázového síťového dopravce. Globální dostupnost letiště je v neposlední řadě významná a rozhodující pro ekonomiku státu.

Graf 29: Vývoj počtu odbavených cestujících na Letišti Václava Havla Praha v letech 2005 – 2015



Zdroj: MD

Rozvoj letiště je důležitý nejen pro region a podporuje prosperitu celého státu. Letiště Václava Havla Praha patří k těm, které svým rozvojem významně přispívají k růstu české ekonomiky.

Výstavba níže uvedené paralelní dráhy bude mít dle odhadů ekonomů vliv na zvýšení HDP a v této souvislosti i příspěvků do veřejných rozpočtů. Rovněž pozitivně ovlivní zvyšování zaměstnanosti Středočeského kraje a hlavního města Prahy.

Kapacita Letiště Václava Havla Praha

Kapacitu letiště je možné rozdělit do tří celků, kdy každý z nich má rozhodující vliv na celkovou kapacitu – tedy pokud má jedna z těchto oblastí nižší kapacitu než ostatní dvě oblasti, je maximální celková kapacita dána právě tou nejnižší. Tyto tři oblasti jsou – koncová řízená oblast (TMA), kapacita odbavení letadel a cestujících a kapacita dráhového systému. V současné době, zejména v provozních špičkách letních sezón, dochází v některých částech terminálové infrastruktury k vyčerpání kapacity.

Kapacitu TMA určují vertikální a horizontální hranice oblasti, počet zakázaných či omezených prostorů a použité technologie a organizace řízení. Významným faktorem ovlivňujícím kapacitu jsou protihluková opatření, která omezují možné trajektorie letů v TMA. V Praze je jen jedna TMA pro všechna pražská letiště, tedy TMA Praha. Pro rozvoj letiště není v současnosti jakkoli omezující.

Odbavovací kapacita byla v minulých letech postupně navyšována jak rekonstrukcí a dostavbou Terminálu 1, tak výstavbou nového Terminálu 2, u kterého jsou dílčí prostorové rezervy pro navyšování kapacity. V současnosti je naplánováno, nebo probíhá, několik rozvojových projektů. Jedním z nich, nyní již dokončeným projektem, je i vybudování nástupního mostu pro odbavení velkokapacitních letadel kódového písmene F a s tím spojené úpravy vnitřní infrastruktury terminálů a okolního provozu.

Další rozvoj Terminálu 1 a 2 je úzce spojen s budoucí provozní koncepcí, a to zejména rozdělením letů do/z Schengenského prostoru a mimo něj. Terminál 2 je koncipován jako dvoupodlažní s vertikálním oddělením přilétávajících a odlétávajících cestujících. Terminál 1 je koncipován jako jednopodlažní a cestující jsou odděleni stranově pouze na úrovni odletových čekáren. Určení budoucí koncepce rozvoje terminálové kapacity by mělo navýšit kapacitu až na 20 mil. odbavených cestujících za rok.

Kapacita dráhového systému Letiště Václava Havla Praha

Kapacita dráhového systému je nejvíce limitujícím prvkem infrastruktury LKPR. Letiště má sice dvě RWY pro vzlety a přistání, ty se však prakticky nedají vzhledem k jejich vzájemnému křížení a hlukovým omezením provozovat zároveň (RWY 04/22 je trvale uzavřena pro vzlety a přistání a v jejím prostoru se připravuje paralelní RWY 06R/24L).

Postupné navyšování kapacity dráhového systému, respektive RWY 06/24, bylo předmětem samostatného projektu ve spolupráci Letiště Praha, a.s. a ŘLP ČR, s.p. s expertní podporou EUROCONTROL. Většina navržených opatření byla následně realizována (rychlé odbočení, zkrácené rozstupy na jedné dráze, režim provozu High Intensity Runway Operation).

To vše umožnilo postupné navyšování deklarované dráhové kapacity z původních 34 pohybů/hod na maximum 46 pohybů/hod, což je hodnota kapacity dráhového systému v optimálním případě (RWY 24 v používání, vhodné podmínky pro aplikaci zkrácených rozstupů na jedné dráze, pravidelné střídání odletů a příletů). Tato kapacita je též použita pro slotovou koordinaci na LKPR, ale neumožňuje uspokojit veškeré požadavky provozovatelů v obchodně výhodných časech. Využití dráhového systému se v provozních špičkách pohybuje na hranici své kapacity a stává se úzkým hrdlem celé infrastruktury, provoz se proto musí regulovat využíváním delších příletových tratí, vyčkáváním, případně regulací ATFM, což významně zvyšuje zátěž přilehlého území letiště hlukem z letecké dopravy.

V letech 2006–2010 byl provoz letiště negativně ovlivněn nedostatkem dráhové kapacity. Tento stav pominul v důsledku globální ekonomické krize a dopadem na České aerolinie a.s. Růstový potenciál a předpoklady rozvoje provozu ukazují, že tento kapacitní nedostatek se opětovně projeví okolo roku 2020 a dále. Výsledkem tohoto stavu je nutnost regulace provozu, což s sebou přináší ekonomické ztráty. Řešením tohoto problému je výstavba paralelní dráhy k dnes hlavní dráze RWY 06/24. Předpokládaná potřeba zprovoznění RWY 06R/24L je v roce 2025, což vychází z uvedených prognóz rozvoje provozu na Letišti Václava Havla Praha.

LKPR je a bude i nadále hlavním letištěm ČR a klíčovým strategickým prvkem z pohledu dopravní infrastruktury státu. Nová dráha je nezbytná pro pražské letiště a z makroekonomického pohledu rovněž pro celou ČR. V období provozních špiček je stávající kapacita dráhového systému prakticky vyčerpána a zejména v letním období musí letadla často na odlet nebo přistání čekat, což může mít negativní dopady na obyvatele žijící v okolí letiště. Letiště Václava Havla Praha je navíc nuceno využívat současnou vedlejší dráhu, ovšem tu je možné při provozu RWY 06/24 využívat velmi omezeně (pouze menšími vrtulovými letadly), přičemž provoz na ní navíc negativně zatěžuje hlukem stovky tisíc obyvatel Prahy a okolí. Nová dráha umožní provoz na vedlejší dráze utlumit.

S možností rozšíření dráhového systému se počítalo již při stavbě současné hlavní RWY 06/24 v 60. letech. Na začátku 70. let byla paralelní dráha zapracována do územně plánovací dokumentace spolu s územním plánem hlavního města Prahy. V polovině devadesátých let minulého století bylo jasné, že se v blízké budoucnosti bude muset letiště rozšířit. Česká správa letišť s. p., zadala v roce 1995 zpracování komplexní studie o možných variantách dráhového systému, z té nakonec vyšel jako nejlepší projekt vybudování paralelní RWY 06R/24L.

RWY 06R/24L se bude nacházet přibližně v místě stávající RWY 04/22, která je již řadu let uzavřena pro vzlety a přistání. Zároveň se stavbou je naplánován rozvoj odbavovacích a parkovacích kapacit v areálech Sever i Jih. Osová vzdálenost mezi stávající RWY 06/24 a paralelní RWY 06R/24L bude 1525 m, což umožní bezproblémový provoz na obou RWY zároveň, kdy jedna RWY bude sloužit pro vzlety a druhá pro přistání. Zprovoznění paralelní RWY zvýší kapacitu dráhového systému, povede k zavedení optimálních provozních postupů pro standardní příletové a odletové tratě, a to i s ohledem na zmírnění hlukové zátěže okolí letiště. Rovněž také její vybudování bude mít za následek zvýšení zaměstnanosti v regionu a docílení souvisejících multiplikačních efektů pro ekonomiku ČR.

MD i MF budou přijímat takové kroky, aby k uvedení RWY 06R/24L do provozu došlo v roce její potvrzené potřeby.

Obrázek 3: Projekt paralelní RWY

Zdroj: http://www.prg.aero

Vliv paralelní RWY na životní prostředí v okolí Letiště Václava Havla Praha

Výstavbou paralelní RWY dojde k významnému omezení provozu na RWY 12/30. Díky tomu se značně ulehčí obyvatelům hustě osídlených částí Prahy. Výstavba paralelní dráhy také umožní optimalizovat odletové tratě a příletové i odletové postupy. V důsledku toho se omezí rozptyly trajektorií a zmenší se území ovlivněné hlukem z leteckého provozu. Odletové tratě budou vymezeny s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou. Dostatečná kapacita dráhového systému umožní striktní dodržování těchto tratí do stanovené vzdálenosti od letiště. Hluková zátěž se sníží především obyvatelům Horoměřic (v denní době) a městských částí Prahy 13, Prahy 5, Prahy 17 a podstatné části Prahy 6. Vzhledem k orientaci dráhy RWY 12/30 letadla doposud létají nad Bílou Horou, Ruzyní, Dědinou, Řepy, částmi Kladna a řadou přilehlých obcí, jako jsou Buštěhrad a Lidice.

I nadále bude provozovatel letiště vyvíjet snahu vedoucí k minimalizaci vlivu letecké dopravy na obyvatele bydlící v okolí letiště a podporovat aktivity, které povedou ke zkvalitnění jejich životního prostředí v návaznosti na podmínky souhlasného stanoviska EIA vydaného MŽP ČR

k rozvoji dráhového systému formou paralelní RWY. Letiště také mimo jiné soustavně realizuje protihlukový program ve vyhlášeném ochranném hlukovém pásmu a hodnotí vliv všech činností společnosti na životní prostředí.

Výstavbou paralelní RWY dojde ke změně distribuce hlukového ovlivnění okolí letiště v denní době. Hluku z leteckého provozu bude ve zvýšené míře vystaveno území východně od letiště podél osy RWY 06R/24L, která bude využívána převážně pro přílety. Území zahrnující oblasti Suchdol a Lysolaje bude vystaveno v denní době hluku okolo limitní úrovně 60 dB nebo mírně vyšší. Limitní izofona bude zasahovat do severního okraje městské části Nebušice. Naopak se sníží vliv hluku z letecké dopravy nad obcí Horoměřice, a městskými částmi Přední Kopanina a Starý Suchdol v neprospěch středu Nového Suchdola.

Západně od letiště budou v denní době nadlimitnímu hluku ve zvýšené míře vystaveny okrajové části obcí Jeneč a Kněževes. Ostatní obce budou ležet mimo území ovlivněné nadlimitním hlukem. Vliv hluku z leteckého provozu na území podél osy RWY 12/30 (v případě zachování jejího provozu) bude po zprovoznění paralelní RWY 06R/24L výrazně nižší.

Distribuce hlukového ovlivnění území v noční době se významně nezmění. Nová paralelní RWY bude, až na výjimky, v noční době mimo provoz. V noční době bude východně od letiště nadlimitním hlukem větším než 50 dB ovlivněno území obce Horoměřice, část Starého Suchdola a část Přední Kopaniny. Západně se limitní izofona dotkne intravilánu obcí Jeneč a Kněževes. Ostatní obce nebudou nadlimitním hlukem zatěžovány, stejně tak ani obyvatelé žijící v ose RWY 12/30, která bude v noci mimo provoz, pokud tedy nebude zcela uzavřena.

Záměr výstavby nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (RWY 06R/24L) na mezinárodním Letišti Václava Havla Praha, včetně potřebných pojezdových drah pro spojení se severním a jižním odbavovacím areálem byl podroben posouzení vlivu záměru na životní prostřední (EIA) podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.

Ministerstvo životního prostředí vydalo ke dni 26. října 2011 k tomuto záměru souhlasné stanovisko s tím, že stanovilo 71 podmínek, které musí být v průběhu přípravy, realizace a vlastního provozu dráhy splněny. Dokončení přípravy je v tuto chvíli podmíněno vydáním změny územního plánu hl. m. Prahy č. 939/00.

Opatření:

- **Vytvářet podmínky vedoucí k výstavbě paralelní RWY na Letišti Václava Havla Praha.**
- **Vytvářet podmínky vedoucí k rozvoji navazující dopravní infrastruktury na Letiště Václava Havla Praha.**

Gestor: MF ve spolupráci s MD

Termín: kontinuálně s cílem zprovoznění paralelní RWY

Dopravní spojení mezi Letištěm Václava Havla Praha a centrem Prahy

Nynější stav dopravního spojení Letiště Václava Havla Praha s centrem Prahy je zcela nevyhovující jak z ekologických, tak z kapacitních důvodů. Spojení je v současnosti v rámci veřejné hromadné dopravy zajišťováno pouze autobusy, které jsou však již dnes díky své nízké kapacitě a náchylnosti ke zpoždění způsobených dopravní situací na silnicích nevyhovující. Mnoho cestujících také využívá služeb soukromé dopravy – taxislužby nebo vlastním vozem, nicméně tento stav je do budoucna neudržitelný a je tedy nutné vybudovat alternativní spojení.

Letiště Václava Havla Praha je součástí hlavní sítě TEN-T. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě ukládá povinnost letiště této kategorie do roku 2050 přímo napojit na železniční síť. Železniční spojení Praha – Letiště Václava Havla Praha se proto stalo součástí hlavní sítě TEN-T pro osobní železniční dopravu s povinností dokončit stavbu do roku 2030. Problematika železničního spojení je řešena v dokumentu *Dopravní sektorové strategie, 2. fáze*.

Dne 7. července 2015 byla Centrální komisí Ministerstva dopravy schválena studie proveditelnosti Železničního spojení Prahy, Letiště Václava Havla Praha a Kladna ve variantě R1. Řešení navržené ve studii proveditelnosti předpokládá modernizaci a zdvoukolejnění současné trati č. 120 v úseku Praha Masarykovo nádraží – Kladno se zřízením odbočky ze stanice Praha Ruzyně na Letiště Václava Havla Praha. Řešení trati se předpokládá převážně povrchové se zahloubením trati v mimořádně náročných místech s ohledem na průchod urbanizovaným územím. Varianta předpokládá zajištění obsluhy letiště přímými vlaky ze stanice Praha Masarykovo nádraží. Pro další přestup mezi stanicemi Praha Masarykovo nádraží a Praha hlavní nádraží je navrženo zřízení travelátoru.

Trať by měla být zprovozněna nejpozději v roce 2023, projekt však ještě musí schválit Evropská komise, současně musí SŽDC nechat zpracovat studii o vlivu na životní prostředí EIA a získat na územní rozhodnutí.

5.7.3 Ochranná pásma leteckých staveb

Ochranná pásma (dále jen „OP“) budou státní správou i nadále uplatňována jako zajištění koexistence letecké infrastruktury a jejího okolí.

Ochrannými pásmy leteckých staveb se zabývá v ust. § 37 a násl. zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů. Úprava těchto pásem doznala oproti původnímu znění zákona poměrně významných změn na základě novelizace zákonem č. 225/2006 Sb. a poté zákonem č. 301/2009 Sb. Specifika ochranných hlukových pásem letišť řeší ust. § 31 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů, a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

OP se zřizují za účelem ochrany leteckých staveb, leteckého provozu a jeho bezpečnosti a také vymezují prostor letiště s ohledem na potřeby jeho rozvoje. Ochranné pásmo zřizuje ÚCL opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Opatřením obecné povahy ÚCL stanoví parametry ochranného pásma a jednotlivá opatření k ochraně leteckých staveb. V současném znění příslušný zákon nijak obecně prostorové vymezení ochranných pásem neupravuje, avšak stanovuje, že v OP leteckých staveb lze zřizovat zařízení a provádět činnosti jen se souhlasem ÚCL. Ten souhlas udělí, nebude-li zařízení nebo činnost bránit leteckému provozu ani ohrožovat jeho bezpečnost a nepůjde-li o objekt vyžadující ochranu před hlukem. K umístění vybraných staveb, specifikovaných zákonem č. 49/1997 Sb. o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů, je nutný souhlas ÚCL a Ministerstva obrany i mimo ochranné pásmo. OP zanikají spolu se zánikem letecké stavby, ke které jsou vztažena.

Jako problematické se jeví udržování ploch OP, které jsou porostlé náletovými dřevinami. Pro provozovatelé letišť je velmi obtížné řešit kácení vzrostlého porostu v OP letišť, a to s ohledem na legislativní podmínky pro kácení dřevin v průběhu roku. Uvedenou problematiku je třeba řešit podobným způsobem, jakým bude řešena v železniční dopravě.

Ochranná pásma leteckých staveb v současnosti zákon dělí na:

1. ochranná pásma letišť

a) se zákazem staveb,
b) s výškovým omezením staveb,
c) k ochraně před nebezpečnými a klamavými světly,
d) se zákazem laserových zařízení,
e) s omezením staveb vzdušných vedení vysokého a velmi vysokého napětí,
f) hluková,
g) ornitologická.

2. ochranná pásma leteckých zabezpečovacích zařízení
a) radionavigačních zařízení,
b) světelných zařízení,
c) podzemních leteckých staveb.

Ochranná pásma letišť

Ochranná pásma se musí zřizovat za účelem vymezení vzdušného prostoru v okolí letiště bez překážek, k zajištění bezpečného leteckého provozu a k zamezení vzniku překážek, které by v důsledku znamenaly nepoužitelnost letiště.

Ochranná pásma se zákazem staveb

OP se zákazem staveb vymezují prostor letiště, který slouží zejména k bezpečnému pohybu letadel a mobilních prostředků po provozních plochách letiště nebo v jejich blízkém okolí.

Ochranná pásma s výškovým omezením staveb

OP s výškovým omezením staveb jsou zřizována za účelem, aby vznikající stavby nenarušovaly svou výškou bezpečnost letového provozu, zejména bezpečné vzlety a přistání letadel.

Ochranné pásmo proti nebezpečným a klamavým světlům

Toto OP je zřizováno, aby jakékoliv světlo v tomto prostoru, které může ohrozit bezpečnost letadel, bylo odstraněno a neletecká světla, která by svou svítivostí, tvarem nebo barvou mohla zabránit jasnému pochopení leteckých světel anebo uvést v omyl pilota, musí být odstíněna nebo upravena tak, aby tato možnost byla vyloučena.

Ochranné pásmo se zákazem laserových zařízení

OP se zákazem laserových zařízení je tvořeno dvěma sektory (A B), v nichž je zakázáno trvale nebo dočasně umisťovat, držet nebo používat zdroje laserového záření nebo jimi působit s maximální přípustnou dávkou ozáření přesahující 50 nW/cm^2, resp. 5 $\mu W/cm^2$.

Ochranné pásmo s omezením staveb vzdušných vedení VN a VVN

OP s omezením staveb vzdušných vedení VN a VVN se zřizuje za účelem bezpečného přiblížení letadla, tak aby při něm nedošlo ke střetu konstrukce letadla (zejména podvozku) s dráty vzdušného vedení.

Ochranné hlukové pásmo

Jeho účelem je chránit okolí letiště (veřejné zdraví) před negativními účinky leteckého provozu, a to zejména tehdy, když letecký provoz překračuje svými negativními vlivy hygienické limity hluku, které jsou stanoveny na 60 dB ve dne a 50 dB v noci, v ekvivalentní hladině akustického tlaku za období charakteristického letového dne (květen až říjen).

Ochranná ornitologická pásma

Jejich cílem je zamezit střetům letadel s ptáky při letech v malých výškách, tj. zejména během pojíždění, vzletu a přistání.

Ochranná pásma leteckých zabezpečovacích zařízení

OP leteckých zabezpečovacích zařízení (LZZ) jsou jedním z aspektů bezpečného leteckého provozu. Provozovatel LZZ je povinen prostory ochranných pásem radionavigačních, radiokomunikačních a přehledových zařízení chránit a zabezpečit tak správnou funkcionalitu provozu těchto zařízení, sloužících k podpoře zajištění letového provozu.

Ochranné pásmo je zřizováno pro každé LZZ, které je potřebuje pro zajištění bezvadného provozování nebo naopak aby chránilo jeho okolí. OP je jednou z podmínek pro zabezpečení správné funkcionality LPZ, a tím vytváří i předpoklady pro zajištění bezpečnosti letového provozu. V rámci celého životního cyklu LZZ je třeba takové ochranné pásmo respektovat.

5.7.4 Územní plánování

Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a udržitelný rozvoj území, který spočívá ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života budoucích generací. Územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví.

Územní plánování, zejména pak tvorba územního plánu, hraje mimo jiné zásadní roli při naplňování dopravní politiky každé obce, která usiluje o redukci zátěže z dopravy, ale zároveň podporuje i udržitelnou dopravu. Územní plán je jedním ze základních nástrojů tvorby vyváženého a uživatelsky komfortního dopravního systému každé obce.

Kvalitu a podmínky dopravní obslužnosti území ovlivňuje územní plán mnohem zásadněji řešením celkové koncepce rozvoje území a zvláště pak řešením urbanistické koncepce, tedy návrhem koncepce funkčního a prostorového uspořádání území. Zejména lokalizace jednotlivých funkcí (bydlení, občanské vybavení, rekreace, výroba a skladování, atd.) v území a jejich vzájemné provozní vztahy a navrhovaná cílová intenzita využití území (plošná hustota zastavění, výška zástavby, charakter zástavby, atd.) zcela zásadně ovlivňují poptávku po dopravní obslužnosti území a objem generované dopravy jednotlivými plochami na území obcí.

Pořizování probíhá v několika fázích, z nichž každá se veřejně projednává zvlášť. Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů politiky územního rozvoje, zásad územního rozvoje a územního plánu na udržitelný rozvoj území. Orgány územního plánování koordinují veřejné a soukromé záměry v území a konkretizují ochranu veřejných zájmů vyplývajících ze zvláštních předpisů. K nástrojům územního plánování patří zejména územně plánovací podklady a územně plánovací dokumentace. Územně plánovacími podklady jsou územně analytické podklady, které zjišťují a vyhodnocují stav a vývoj území, a územní studie, které ověřují možnosti a podmínky změn využití území nebo jeho prostorového uspořádání, včetně umísťování staveb.

Dopravní infrastruktura je integrální součástí územního plánování s významnou funkcí. Musí být v souladu s cíli územního plánování a v rámci svých technických možností musí být

v souladu s principy udržitelného rozvoje území. Nároky na uspořádání dopravní infrastruktury mohou být (a obvykle jsou) protichůdné. V oblasti letištní infrastruktury by územní plánování mělo v zájmu rozvoje ekonomiky regionů, krajů, ale i státu na jedné straně vytvářet podmínky pro rozvoj letecké dopravy, včetně dalších nezbytných dopravních vazeb. Na druhé straně by mělo chránit životní prostředí jak ve volné krajině, tak v urbanizovaném území usměrněním lokalizace a rozsahu zařízení pro leteckou dopravu, respektive **zabránit zřizování obytné zástavby v území nadměrně ovlivněné hlukem z leteckého provozu.**

Tento úkol je zakotven v Politice územního rozvoje České republiky (PÚR ČR) jako záměr L1, článek (131). V PÚR ČR je vymezena plocha pro rozvojový záměr dopravní infrastruktury, týkající se rozšíření Letiště Václava Havla Praha.

Současná legislativní úprava zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů, však neumožňuje přijímat odpovídající preventivní řešení s ohledem na důvodně předpokládaný rozvoj letiště, orgány územního plánování tak nemají podklady pro zamezení nežádoucí zástavby v blízkosti letišť. Stát se proto bude v nadcházejícím období zabývat možností zřizování ochranných hlukových pásem na letištích i před překročením hygienických limitů hluku.

Nejen v souladu s cíli a požadavky EU, ale i s ohledem na národní zájmy je důležité modernizovat síť letišť vztahujících se k regionům soudržnosti, pokud možno s využitím dotací z fondů EU. K tomu je ovšem nezbytné mít na úrovni státu jasnou koncepci rozvoje letišť v ČR.

Trend vývoje musí sledovat rozvoj letecké dopravy v mezinárodním i vnitrostátním měřítku. **Zanedbání rozvoje letecké infrastruktury by bylo příčinou snížení významu a konkurenceschopnosti jednotlivých regionů**.

Klasická letecká doprava má poměrně značné nároky na plochy a na další ochranná pásma. Je také zdrojem hlukové zátěže pro přilehlé zóny. Progresivní technický rozvoj úspěšně oslabuje negativní dopady zejména hlukové a také příznivě ovlivňuje i prostorové nároky.

Základní principy pro uspořádání letecké dopravy v územním plánování:

- bezpečnost a s ní související nároky na prostor,
- vytvoření územních předpokladů pro rozvoj všech druhů letecké dopravy,
- umístění a prostorové uspořádání zařízení pro leteckou dopravu v souladu s potřebami územního rozvoje,
- prostorové nároky v nezbytném rozsahu,
- optimální začlenění do krajiny těch zařízení, jejichž lokalizace má volnější podmínky (malé létání).

Nezbytnou podmínkou realizace Dopravní politiky ČR v leteckém odvětví je zvyšování výkonnosti regionálních letišť a jejich významu. V souvislosti s vytvářením podmínek pro fungování mezinárodních letišť, včetně podpory podnikatelských aktivit ve velkých aglomeracích v regionech bude narůstat i podíl letecké přepravy nákladu na celkových výkonech odvětví civilního letectví.

Součástí letištní infrastruktury v ČR jsou rovněž letiště, jejichž provozovateli jsou např. zájmová občanská sdružení, která se orientují převážně na výcvik nových pilotů a na sportovní či rekreační létání. V současné době je existence mnoha těchto letišť ohrožována především nedořešenými majetkovými vztahy a území těchto letišť je do určité míry chráněno pouze v případě, že je stabilizováno ve schválené územně plánovací dokumentaci. K zastavení trendu ohrožování existence těchto letišť je třeba přijmout nápravná opatření. Rovněž je třeba

v oblasti územního plánování přijmout taková opatření, aby nedocházelo ke zřizování obytné zástavby v území nadměrně ovlivněném hlukem z leteckého provozu. Zde je třeba nastavit pravidla spolupráce mezi zainteresovanými subjekty, jako jsou orgány ochrany veřejného zdraví a územního plánování.

Opatření:

- **Ve spolupráci s kraji a obcemi řešit nežádoucí přibližování nové obytné zástavby k letištní infrastruktuře (letištím).**

Gestor: MD, ve spolupráci s kraji a obcemi
Kontrolní termín: průběžně

5.7.5 Financování letištní infrastruktury

Veškeré investice směřující do rozvoje letištní infrastruktury jsou v současnosti plně v režii jednotlivých letišť, respektive jejich majitelů (provozovatelů). Stát ve své úloze sehrává a bude sehrávat roli regulátora, zákonodárce, který nebude bránit smysluplným projektům směřujícím ke zkvalitnění letištní infrastruktury, a tím ke zvýšení bezpečnosti letectví jako celku. Přesto, že nejsou regionální letiště významně zisková, přinášejí určitý sekundární zisk danému kraji ve formě benefitů z turistického ruchu pro celou oblast kraje, zisk se ovšem již nevrací zpět. Stát bude iniciovat diskusi k možnosti financování letištní infrastruktury ze státního rozpočtu.

5.7.6 Vlastnictví infrastruktury

V ČR je převážná část letišť vlastněna fyzickými či právnickými osobami, reprezentovanými převážně kraji, obcemi, občanskými sdruženími, případně dalšími obchodními společnostmi. Stát má majetkovou účast na největším a nejdůležitějším letišti, tedy Letišti Václava Havla Praha a dále pak v dalších deseti letištích, která byla v rámci optimalizace majetku Armády ČR převedena do správy MD.

V případě Letiště Praha a.s. se jedná o akciovou společnost stoprocentně vlastněnou státem, kde stát reprezentovaný Ministerstvem financí vykonává vlastnická práva prostřednictvím akciové společnosti Český aeroholding (ČAH), jehož je stát jediným akcionářem. ČAH je významnou českou skupinou firem, která sdružuje společnosti působící v oblasti letecké přepravy a souvisejících pozemních službách v prostoru mezinárodního Letiště Václava Havla Praha. Do skupiny ČAH patří Letiště Praha, a. s., provozovatel mezinárodního Letiště Václava Havla Praha, letecká společnost České aerolinie a.s., Czech Airlines Technics, a.s., poskytující služby v oblasti technické údržby letadel, Czech Airlines Handling, a.s., zajišťující pozemní odbavení letadel a cestujících a provozující kontaktní centrum a několik méně významných dceřiných společností, jakými jsou B. aircraft, a.s., Realitní developerská, a.s., Sky Venture, a.s. a Whitelines Industries, a.s. Společnost přímo vlastní nemovitosti a pozemky, jež v minulosti patřily Letišti Praha, a.s. Tyto pronajímá na základě dlouhodobé smlouvy nejen Letišti Praha, a. s., ale i dalším subjektům působícím v areálu Letiště Václava Havla Praha.

ČR je rovněž vlastníkem, v některých případech většinovým vlastníkem, letištních pozemků, případně stavby dráhy na deseti letištích, která jsou svým provozem spíše aeroklubového, sportovního či výcvikového charakteru. Od roku 2006 byla do správy MD převedena konkrétně tato letiště:

- Havlíčkův Brod,
- Stichovice,
- Jičín,

- Hořice,
- Panenský Týnec,
- Podhořany,
- Kladno,
- Sazená,
- Toužim,
- Cheb.

Tyto převody byly realizovány v rámci převodů nepotřebného majetku z ostatních organizačních složek státu do správy MD. Primárním cílem je stabilizace majetkoprávních poměrů na letištích a zachování letišť pro letecké aktivity. Letiště tvoří součást veřejné dopravní infrastruktury a na jejich zachování a provozování je tedy dán veřejný zájem, jelikož slouží i pro účely integrovaného záchranného systému. Dostatečná hustota letištní sítě umožňuje budoucí rozvoj letectví a zároveň i zvýšení bezpečnosti v rámci sportovního létání. Tato letiště mimo jiné slouží i široké veřejnosti pro účely výkonu zájmové činnosti, kterou je i sportovní létání. Dalším smyslem převodů je zachování alespoň současného rozsahu letištní sítě v ČR.

5.8 Ochrana životní prostředí

Hlavním cílem společné dopravní politiky EU je udržitelný rozvoj. Ten vyžaduje integrovaný přístup zaměřený jak na zajištění účinného fungování dopravních systémů Unie, tak na ochranu životního prostředí. Nutné je se zaměřit na snížení počtu lidí negativně ovlivněných hlukem z letecké dopravy, na snížení dopadů emisí letadlových motorů na kvalitu ovzduší a dopadů emisí skleníkových plynů z letectví na globální klima. V oblasti snižování dopadů letectví na životní prostředí se jedná o dvě klíčové oblasti: hluk a emise, kterým je třeba věnovat největší pozornost. K tomuto účelu slouží, kromě dalších vnitrostátních a unijních právních předpisů, standardy a doporučené postupy ICAO stanovené v Příloze č. 16 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví – *Annex 16 – Volume I Aircraft Noise, Volume II Aircraft Engine Emissions*. Ze znění Přílohy 16 vychází letecké předpisy L 16 - Ochrana životního prostředí, Svazek I – Hluk letadel a Svazek II – Emise letadlových motorů.

Pro všechny členské státy ICAO jsou při řešení dopadů letecké dopravy na životní prostředí podstatná dvě usnesení, přijatá na 38. Shromážděním ICAO v říjnu 2013:

- Usnesení č. A38-17: *Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – General provisions, noise and local air quality*,
- Usnesení č. A38-18: *Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – Climate change*.

Tato dvě usnesení jsou pro všechny členské státy sdružené v ICAO, tedy i pro ČR, závazná. Usnesení č. A38-17 řeší především obecná ustanovení a dále hlukovou problematiku, zejména vyvážený přístup k regulaci hluku z letecké dopravy. V rámci usnesení č. A38-17 byly na základě doporučení CAEP (*Committee on Aviation Environmental Protection*) kromě jiného schválen nový hlukový standard a hlukový standard pro letadla se sklopnými motory a rotory. Prostřednictvím usnesení č. A38-18, které řeší problematiku ochrany životního prostředí a změny klimatu, včetně vytvoření a zavedení globálního tržního opatření ke snižování emisí CO_2 z mezinárodní letecké dopravy, bylo schváleno přijetí normy o CO_2 dle doporučení CAEP a také zopakován aspirační cíl CNG-2020 (tzv. *carbon neutral growth from 2020* - cíl uhlíkové neutrality od roku 2020). Shromáždění ICAO usnesením č. A38-18 znovu potvrdilo podporu členských států k vývoji a zavádění udržitelných alternativních paliv pro

letectví jako součást souboru opatření vedoucích ke snižování emisí skleníkových plynů letectví.

5.8.1 Hluk

a) Posuzování hluku z letecké dopravy

Dle ust. § 12 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění, se hygienický limit z leteckého provozu vztahuje na charakteristický letový den a stanoví se pro celou denní dobu ekvivalentní hladinou akustického tlaku A LAeq,16 hod. na 60 dB a pro celou noční dobu ekvivalentní hladinou akustického tlaku A LAeq,8 hod. na 50 dB.

Měření hlukové zátěže a kontroly dodržování hlukových limitů provádí v rámci státního dozoru krajské hygienické stanice. Ministerstvo zdravotnictví je příslušným orgánem k posuzování nepříznivých vlivů hluku dle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů. V gesci Ministerstva zdravotnictví je implementace úkolů plynoucích ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí, podle níž, kromě jiného, dochází k pravidelnému posuzování hluku z letecké dopravy. Jedná se o hlukové mapování, zpracování strategických hlukových map a akčních plánů. Směrnice se vztahuje na hlavní letiště, jimiž se rozumí civilní letiště, které má více než 50 000 vzletů nebo přistání za rok, s výjimkou pouze cvičných účelů, pro které se používají lehká letadla. Gestorem tohoto úkolu za ČR je Ministerstvo zdravotnictví. Cílem směrnice je pomocí akčních plánů snížit hluk ve venkovním prostředí. Akční plány se vyhotovují v pravidelných cyklech, tedy min. 1x za 5 let a mají zajistit snížení počtu lidí exponovaných hlukem z dopravy nad stanovenou mezní hodnotu. V jednotlivých cyklech by mělo dojít k přibližně 10 % snížení zasažených obyvatel nadlimitními hodnotami.

Akční plány navazují na zpracované strategické hlukové mapy a rozumí se jimi návrhy opatření, jejichž účelem je vytvoření účinné strategie ochrany před účinky hluku z dopravy nad mezní hodnotu, včetně výčtu protihlukových opatření. Akční plány jsou podkladem pro dlouhodobé strategické rozhodování o řízení hlukové zátěže v území. Akční plán se přednostně zaměřuje na situace, kdy hrozí riziko překračování mezních hodnot hluku dle vnitrostátních předpisů, tj. vyhlášku č. 523/2006 Sb., o hlukovém mapování. Kritériem efektivity jednotlivých opatření je snížení počtu osob vystavených hluku vůbec a hluku nad mezní hodnotu především. Výsledkem je počet osob, jejich expozice se sníží pod mezní hodnoty hluku z dopravy na základě výpočtů a odborných odhadů.

Povinnost zpracovat akční plán ke strategickým hlukovým mapám se dle uvedeného počtu pohybů vztahuje na Letiště Václava Havla Praha, jeho provozovatel ho vypracoval v roce 2008 (I. etapa). MD následně předalo akční plán Ministerstvu zdravotnictví, které po shrnutí všech akčních plánů aglomerací, hlavních pozemních komunikací, hlavních železničních tratí a hlavních letišť předalo výsledný dokument (*Reporting*) příslušnému orgánu EU. Úkolem akčního plánu Letiště Václava Havla Praha je stanovit, na základě strategické hlukové mapy pořízené Ministerstvem zdravotnictví, dlouhodobou strategii ochrany okolí letiště a obyvatel v něm žijících před hlukem z letiště a z leteckého provozu.

MD dle příslušných ustanovení zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů, v oblasti hodnocení a snižování hluku z hlediska dlouhodobého průměrného hlukového zatížení životního prostředí podle údajů ze strategických hlukových map vypracovaných Ministerstvem zdravotnictví pořizuje a nejdéle jednou za 5 let aktualizuje akční plán pro hlavní letiště, tj. Letiště Václava Havla Praha.

V souvislosti s prováděním směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí sestavilo výzkumné centrum Evropské komise, tzv. Společné metody hodnocení hluku CNOSSOSS-EU (*Common noise assessment methods in Europe*). Jedná se o metody posuzující hluk ze silnic, železnic, leteckého provozu a z průmyslu, jež budou poskytovat souvislá a porovnatelná data o hlukových hodnotách, kterým jsou obyvatelé vystaveni.

Členské státy by měly začít používat tyto metody v dalším kole strategického mapování hluku v EU. Kvantifikace hlukové expozice bude na základě společného jednotného postupu poskytovat porovnatelné výsledky. Porovnatelná data o hlukové expozici v Evropě jsou nezbytným předpokladem pro nastavení a tvorbu jednotné politiky EU k redukci hlukového znečištění, která je významným tématem v oblasti zdraví a ekonomiky po celé Evropě.

Opatření:

- **Akční plán Letiště Václava Havla Praha ke strategickým hlukovým mapám**

Gestor: MD ve spolupráci s MZd (zpracovatel – provozovatel LKPR)

Kontrolní termín: dle harmonogramu každých 5 let v návaznosti na strategické hlukové mapy

b) Vyvážený přístup k regulaci hluku z letecké dopravy

Udržitelný rozvoj letecké dopravy vyžaduje zavedení opatření zaměřených na omezení dopadu hluku letadel. Tato opatření by měla zlepšit situaci týkající se hluku okolo evropských letišť s cílem zachovat nebo zvýšit kvalitu života občanů v sousedství a podpořit slučitelnost mezi leteckými činnostmi a obytnými oblastmi, zejména pokud jde o noční lety.

Usnesení Shromáždění ICAO č. A33-7 zavádí koncept „vyváženého přístupu“ k regulaci hluku a stanoví ucelenou metodu k řešení problematiky hluku z letecké dopravy. Tento koncept by měl zůstat základem regulace hluku v letectví jakožto globálním odvětví. Vyváženým přístupem se rozumí postup stanovený ICAO, podle nějž se škála možných opatření, tj. snížení hluku z letadel u zdroje, územní plánování a správa pozemků, provozní postupy a provozní omezení pro zmírnění hluku, systematicky posuzuje za účelem co největšího snížení hluku co nejrentabilnějším způsobem. Ten zohledňuje mimo jiné i zdravotní i ekonomické aspekty, podle situace na jednotlivých letištích, aby se zajistila ochrana zdraví obyvatel, kteří žijí v okolních oblastech.

Po zamezení používání nejhlučnějších letadel na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/93/ES, je nutná aktualizace toho, jak využívat opatření spočívající v provozních omezeních, umožňujících vypořádat se se stávajícími nejhlučnějšími letadly, tak aby se zlepšila hluková situace v okolí letišť. Hluk z letadel obtěžuje stále větší počet osob, a to zejména v noci. Ke zmírnění těchto nežádoucích dopadů je nezbytná strategie aktivní regulace hluku, která ovšem musí uvést do souladu jak zájmy občanů obtěžovaných hlukem, tak zájmy ostatních stran a také patřičně zohlednit vedlejší dopady na kapacitu sítě leteckých linek.

c) Provozní omezení ke snížení hluku

Oblast hluku z letecké dopravy upravuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 598/2014 o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Unie v rámci vyváženého přístupu, kterým se zrušuje směrnice 2002/30/ES. Toto nařízení se použije od 13. června 2016 a pro případy, kde byl zjištěn problém s hlukem, stanoví postup, který se použije pro konzistentní zavádění provozních omezení ke snížení hluku

zohledňujících situaci na jednotlivých letištích s cílem pomoci zlepšit hlukovou situaci a omezit či snížit počet osob významně zasažených případnými škodlivými účinky hluku z letadel, a to v souladu s vyváženým přístupem.

Cílem je uplatňovat omezení ke snížení hluku v rámci vyváženého přístupu v EU jednotným způsobem. Za tímto účelem toto nařízení stanoví společný rámec pravidel a postupů, který by měl zajistit ochranu venkovního prostředí v okolí letišť způsobem, jenž je slučitelný s požadavky vnitřního trhu, jelikož počítá se zavedením podobných provozních omezení na letištích s přibližně srovnatelnými problémy s hlukem.

Tento společný rámec zahrnuje obecná pravidla, jak provádět posuzování hluku; konkrétní pravidla pro zavádění provozních omezení zaměřených na stažení letadel vyhovujících předpisům v rámci tolerance, která jsou z dané flotily nejhlučnější; postup, který mají příslušné orgány dodržet při zavádění jakéhokoliv nového provozního omezení.

K zamezení překračování hygienických limitů na letišti je MD oprávněno vydat rozhodnutí o omezení provozu letadel určených podle čl. 2 písm. d) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Společenství, a to až po úplný zákaz jejich provozu.

Letiště Praha, a.s., jako provozovatel veřejného mezinárodního Letiště Václava Havla Praha, na kterém se jako na jediném letišti v ČR uskuteční více než 50 000 startů a přistání za rok, má dle ust. § 42b zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů, povinnost vypracovat za každé dva kalendářní roky Zprávu o hlukové situaci na letišti a zaslat ji MD do 30. června roku následujícího po skončení druhého kalendářního roku, jehož se zpráva o hlukové situaci na letišti týká. Zpráva slouží Ministerstvu dopravy jako podklad pro případné vydání rozhodnutí o zavedení provozních omezení ke snížení hluku.

Opatření:

- **Zpráva o hlukové situaci na Letišti Václava Havla Praha**

Gestor: provozovatel LKPR
Kontrolní termín: dle harmonogramu každé dva roky

- **Adaptace nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 598/2014 do zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů**

Gestor: MD
Termín: 2016

d) Ochranná hluková pásma

Ochranná hluková pásma jsou zřízena dle ust. § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů, opatřením obecné povahy, které vydá ÚCL. Při překročení hygienických limitů hluku z leteckého provozu na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 000 startů nebo přistání je provozovatel letiště povinen navrhnout zřízení ochranného hlukového pásma.

Z citace zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů, je zřejmé, že uvnitř ochranného hlukového pásma musí být splněny hygienické limity hluku alespoň v chráněném vnitřním prostoru chráněných staveb, za hranicí ochranného hlukového pásma musí být dodrženy hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb.

e) Opatření ke snižování hlukové zátěže

Pro minimalizaci hlukové zátěže civilní letecké dopravy na okolí letiště je třeba realizovat řadu provozních, ekonomických, organizačních a technických opatření. Úkolem MD je řešit ve spolupráci s provozovateli letišť provádění těchto opatření v závislosti na místních podmínkách daných letišť.

Obecně mezi provozní opatření patří zákaz vzletů a přistání letadel bez odpovídající hlukové certifikace, omezení nočního provozu, preference dráhového systému, pravidla pro přílety a odlety, provádění motorových zkoušek, použití reverzního tahu motorů a omezení použití záložního zdroje energie. Tato opatření se tvoří v souladu s vývojem leteckého provozu.

K ekonomickým opatřením se řadí např. nastavení hlukových poplatků v závislosti na hlučnosti letadel a zvláštních hlukových poplatků za porušení slotové koordinace a pravidel nočního provozu. Toto ekonomické opatření motivuje letecké dopravce k nasazování modernějších a tišších letadel na letiště, které má zaveden tento systém poplatků. Výnosy z hlukových poplatků pak musí být použity k pokrytí nákladů na řešení hlukové problematiky, tj. na monitorování hluku z leteckého provozu, k financování protihlukových opatření v ochranném hlukovém pásmu letiště, případně na další aktivity při řešení hlukové problematiky.

Technická opatření zahrnují vyhlašování ochranných hlukových pásem dle platných právních předpisů, přičemž zásadní podmínkou je, že za hranicí ochranného hlukového pásma nesmí být překročeny stanovené hlukové limity pro denní a noční dobu. Na území ochranného hlukového pásma pak provozovatel letiště realizuje program protihlukových opatření. Dalším technickým opatřením je územní plánování, jehož cílem je na základě zapracování ochranného hlukového pásma do příslušné územně plánovací dokumentace zajistit, aby se nezvyšoval počet lidí trvale ovlivněných nadměrným hlukem z leteckého provozu. Nezbytným předpokladem splnění tohoto opatření je poskytování aktuálních údajů o sledovaných jevech, resp. ochranných hlukových pásmech pořizovatelům územně analytických podkladů obcí, tedy úřadům územního plánování. Bez splnění této povinnosti, stanovené poskytovatelům údajů stavebním zákonem, nelze tento důležitý limit v území odpovídajícím způsobem zohlednit a respektovat při pořizování ÚPD a následně odůvodnit, proč nelze vymezovat nové zastavitelné plochy v blízkosti letiště. Účinným technickým nástrojem při řešení hlukové problematiky je systém monitorování leteckého hluku a letových tratí.

Prostřednictvím zavádění postupů pro přesnější přiblížení na přistání využívající systémy GNSS a EGNOS lze také přispět ke snížení hluku především v příměstských oblastech.

5.8.2 Emise

Příspěvek letecké dopravy ke změně klimatu je sice relativně malý, v současnosti se podílí přibližně 2 % na světových emisích CO_2, ale i přes poměrně málo významné zatížení životního prostředí emisemi z letecké dopravy, má tato oblast pro ICAO vysokou prioritu z důvodu zabránění výraznému zvyšování emisí v budoucnosti, protože jde o jedno z nejrychleji se rozvíjejících hospodářských odvětví a lze předpokládat jeho další růst.

a) Tržní opatření ke snižování emisí z letecké dopravy

Na 38. Shromáždění ICAO bylo mimo jiné schváleno usnesení č. A38-18 řešící problematiku ochrany životního prostředí a změny klimatu, včetně vytvoření a zavedení globálního tržního opatření ke snižování emisí CO_2 z mezinárodní letecké dopravy. Dle tohoto usnesení by do roku 2016 měla na půdě ICAO vzniknout dohoda o konkrétní podobě tržního opatření ke snižování emisí CO_2 z letecké dopravy (tzv. *Market-Based Measures* - MBM), které by následně vstoupilo v platnost nejpozději v roce 2020.

S ohledem na ekologickou účinnost globálních MBM, tedy snížení emisí CO_2, je zřejmé, že cíl uhlíkové neutrality od roku 2020 (*carbon neutral growth from 2020* – CNG-2020), schválený usnesením A38-18, bude třeba v budoucnu přezkoumat a definovat dlouhodobější cíl na snížení emisí CO_2 do roku 2050.

Dalším důležitým prvkem environmentální efektivnosti je systém MRV (*Monitoring, Reporting and Verification*), který by měl být vytvořen na základě několika zásad, a to úplnosti, konzistence, srovnatelnosti, transparentnosti, přesnosti a integrity metodiky. Emise CO_2 z mezinárodní letecké dopravy by měly být počítány na základě doporučení uvedených v pokynech IPCC (*International Panel on Climate Change*), aby byla zajištěna konzistence a zamezilo se jejich dvojímu započítávání. Bude třeba rozvíjet a realizovat harmonizovaný systém nebo registr pro globální MBM.

b) Systém obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů

Evropský systém obchodování s emisemi skleníkových plynů (EU ETS) byl na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2008/101/ES od roku 2012 rozšířen o sektor civilního letectví. Transpozice směrnice do českého právního řádu je realizována prostřednictvím zákona č. 383/2012 Sb., o podmínkách obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů.

EU ETS je tržním nástrojem pro regulaci emisí skleníkových plynů ze sektoru civilního letectví. V obchodovacím období 2013 – 2020 jsou emise skleníkových plynů zastřešeny na úrovni 95 % historických emisí (ty jsou vypočteny jako průměr vyprodukovaných emisí z letectví v období 2004 – 2006). Z tohoto emisního stropu je mezi provozovatele letadel, na základě směrných čísel (benchmark), rozděleno 82 % emisních povolenek zdarma. Dalších 15 % emisních povolenek je nabízeno provozovatelům letadel formou dražeb na primárních uhlíkových trzích a zbývající 3 % emisních povolenek tvoří rezervu pro nové a rychle rostoucí dopravce. Provozovatel letadla zařazený do EU ETS má povinnost každoročně zjišťovat a vykazovat emise CO_2 vyprodukované během kalendářního roku. Údaje o tunokilometrech se monitorují a vykazují pouze pro účely podání žádosti o bezplatné přidělení emisních povolenek pro obchodovací období nebo pro přidělení bezplatných emisních povolenek ze zvláštní rezervy. Další nezbytnou povinností každého provozovatele letadla zařazeného do systému EU ETS je mít zřízen účet v Jednotném evropském rejstříku, prostřednictvím kterého jsou realizovány transakce s emisními povolenkami.

Věcná působnost v oblasti ochrany klimatu a emisního obchodování přísluší Ministerstvu životního prostředí, které je rovněž gestorem pro nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 421/2014, kterým se dočasně mění směrnice 2003/87/ES o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství s cílem provést do roku 2020 mezinárodní dohodu o uplatňování jednotného celosvětového tržního opatření na emise z mezinárodní letecké dopravy.

Na základě výstupů 38. Shromáždění ICAO toto nařízení upravuje systém EU ETS v období 2013–2016 následujícím způsobem: geografický rozsah působnosti směrnice je omezen pouze na území států Evropského hospodářského společenství (EHS), povinnost zjišťovat a vykazovat emise CO_2 se tedy vztahuje pouze na lety s místem odletů a přistání na území EHS. Lety vykonávané provozovatelem neobchodní letecké dopravy s celkovou roční produkcí emisí nižší než 1 000 tun za rok jsou ze systému EU ETS vyřazeny.

V roce 2016 bude zahájena další revize systému EU ETS, a to ve vztahu k dosaženým výsledkům 39. Shromáždění ICAO. Časová platnost nařízení byla nastavena do konce roku 2016, kdy dojde k přezkumu na základě pokroku dosaženému v mezinárodních jednáních na půdě ICAO.

Opatření:

- **Revize systému EU ETS a vnitrostátních předpisů ve vztahu k dosaženým výsledkům 39. Shromáždění ICAO.**

Gestor: MŽP ve spolupráci s MD
Kontrolní termín: rok 2017

c) Akční plán na snižování emisí

MD ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí, Řízením letového provozu ČR, s.p. a v neposlední řadě i s jednotlivými letišti zpracovalo v souladu s usnesením 37. Shromáždění ICAO č. A37-19 Akční plán na snižování emisí skleníkových plynů, zejména CO_2, vyprodukovaných leteckou dopravou. Tento materiál musí být na základě usnesení č. A38-18 každé 3 roky aktualizován. V souladu se společným přístupem členských států EU, který koordinuje Evropská konference pro civilní letectví (ECAC), předloží MD ICAO State Action Plan on Emissions Reduction, v termínu do konce června 2015.

MD podporuje začlenění programu Airport Carbon Accreditation (ACA) do akčních plánů. Zavedení programu ACA je reakcí leteckého průmyslu na klimatické změny. Cílem programu je podporovat provozovatele letišť v jejich snahách snížit produkci skleníkových plynů, které vznikají především ze spotřeby energie a paliv, z dopravy směrem na a z letiště, z provozu letištních obslužných vozidel, z pojíždění letadel, z vytápění a chlazení budov a v neposlední řadě i z LTO cyklu.

Opatření:

- **Aktualizovat Akční plán na snižování emisí skleníkových plynů, zejména CO_2 vyprodukovaných leteckou dopravou**

Gestor: MD ve spolupráci s MŽP
Kontrolní termín: dle harmonogramu ICAO každé 3 roky

5.8.3 Shrnutí

Závěrem lze konstatovat, že problematika ochrany životního prostředí je významná, což dokazuje nejen povinnost jednotlivých členských států ICAO zpracovat Akční plán na snížení emisí skleníkových plynů, ale i ekonomická a tržní opatření (EU ETS a MBM) a v neposlední řadě společné postupy pod vedením EU v oblasti výzkumu, vývoje použitých technologií, alternativních paliv, zdokonalování leteckého managementu a infrastruktury. Všemi výše zmíněnými opatřeními by měla letecká doprava přispět k zachování příznivého klimatu na Zemi.

V popředí zájmu stojí použití nejnovějších a nejmodernějších technologií ke snížení hluku a emisí z letecké dopravy. Dále zůstávají aktuálním tématem z hlediska vlivu letecké dopravy na životní prostředí letadla, která jsou na konci životnosti (sešrotování a recyklace), současné a budoucí technologie pro ekologicky šetrný provoz letadel, letiště provozovaná s minimálním dopadem na životní prostředí (tzv. „eko-letiště“), obnovitelné zdroje energie v letecké dopravě a udržitelná alternativní paliva pro letectví a problematika jejich financování.

Z pohledu ČR je třeba získávat znalosti a sdílet informace o klíčovém vývoji v oblasti ochrany životního prostředí, s důrazem na hluk letadel a emise skleníkových plynů produkovaných mezinárodní civilní leteckou dopravou, výzkum, vývoj a udržitelnost alternativních paliv.

Opatření:

- **Aktivně spolupracovat s EK a členskými státy EU/ECAC při prosazování národních i evropských regionálních zájmů a hodnot v oblasti ochrany životního prostředí**

- **Zajišťovat trvalou účast na práci a aktivitách v mezinárodních organizacích, zejména pak ICAO, v oblasti životního prostředí ve vazbě na udržitelný rozvoj letecké dopravy**

Gestor: MD;
Termín: průběžně, kontrolní termín: rok 2018, rok 2020

6. Implementace Koncepce letecké dopravy

6.1 Legislativní a regulatorní prostředí

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů.

6.2 Monitoring a hodnocení Koncepce

Koncepce bude vyhodnocena Ministerstvem dopravy nejpozději v roce 2019. Vyhodnocení bude podkladem pro zpracování dílčí aktualizace Koncepce včetně návrhu nápravných kroků, které bude zpracováno nejpozději v roce 2020. Po roce 2021 bude vytvořena Koncepce letecké dopravy pro další období, a to na základě vyhodnocení, které bude provedeno v druhé polovině roku 2021. Vyhodnocení indikátorů bude provedeno v termínech, kdy budou dostupná příslušná statistická data, tzn. v druhé polovině roku 2019 (bude zároveň podkladem pro přípravu koncepce pro další období) a v druhé polovině roku 2021.

6.3 Stanovení indikátorů k plnění cílů a opatření

kapitola		indikátor	k roku 2016	k roku 2018	k roku 2020
Obchodní letecká doprava	Rozvoj přepravního trhu	Počet odbavených cestujících na mezinárodních letištích v ČR	+2 % (vůči roku 2013)	+5 % (vůči roku 2013)	+7 % (vůči roku 2013)
		Hmotnost odbaveného nákladu včetně pošty na mezinárodních letištích v ČR	+1,5 % (vůči roku 2013)	+3 % (vůči roku 2013)	+6 % (vůči roku 2013)
	Rozvoj smluvní základny	Počet nově sjednaných leteckých dohod včetně nahrazení stávajících leteckých dohod novými smluvními rámci	3	7	10
	Práva cestujících	Revidované evropské právní předpisy týkající se práv cestujících v letecké dopravě	ne	ano	ano

kapitola		indikátor	k roku 2016	k roku 2018	k roku 2020
	Poskytovatelé služeb a liberalizace	Zavedení nového hlavního systému řízení letového provozu pro poskytování bezpečných a kvalitních LPS daleko za horizont roku 2025	ne	ne	ano
	Koncepce rozdělení a užívání vzdušného prostoru, civilně-vojenská spolupráce, kmitočtové spektrum	Přehodnoceno financování vnitrostátního dozorového orgánu, a to s cílem maximalizovat využití možností daných přímo použitelnými předpisy EU	ne	ano	ano
	Bezpečnost leteckého provozu	Inovativní národní systém	ne	ne	ano
Ochrana civilního letectví před protiprávními činy (security)	Ochrana civilního letectví před protiprávními činy (security)	Návrh financování opatření pro zabránění protiprávních činů	ne	ano	ano
Letecká infrastruktura	Letecká infrastruktura – letiště a plochy SLZ	Dokončení paralelní RWY na Letišti Václava Havla Praha	ne	ne	ne (do r. 2025)
	Vliv letecké dopravy na životní prostředí	Akční plán Letiště Václava Havla Praha ke strategickým hlukovým mapám (zpracovatel – provozovatel LKPR)	ne	ano	ne
		Zpráva o hlukové situaci na Letišti Václava Havla Praha	ano	ano	ano

kapitola		indikátor	k roku 2016	k roku 2018	k roku 2020
		Spolupráce na revizi systému EU ETS a to ve vztahu k dosaženým výsledkům 39. shromáždění ICAO.	ano	ne	ne
		Akční plán na snižování emisí skleníkových plynů, zejména CO_2, vyprodukovaných leteckou dopravou	ano	ne	ano

7. Riziková analýza

Plnění cílů Koncepce letecké dopravy může být ohroženo z důvodů politických – v případě změny vlády velmi často zástupci nové politické reprezentace nejsou ochotni pokračovat v rozpracovaných procesech a zpočátku se snaží o výraznou změnu kurzu, a to i přesto, že **cíle Koncepce letecké dopravy jsou nastaveny nezávisle na ideologiích jednotlivých politických směrů**.

7.1 Rizika spojená s nerealizováním projektu paralelní RWY na Letišti Václava Havla Praha

Vybudování paralelní RWY je nezbytné k zajištění dalšího rozvoje letecké dopravy. Dráhový systém letiště se navzdory rychlému růstu objemu cestujících a provozu od 60. let 20. stol. téměř nezměnil.

V dnešní době pracuje Letiště Václava Havla Praha na hranici svých kapacit a v blízkém časovém horizontu hrozí potenciální riziko, že letiště nebude schopno zcela uspokojit rostoucí poptávku po letecké dopravě. V provozních špičkách je již dráhový systém provozován na hranici kapacity, což má za následek, že letiště není schopno nabídnout leteckým společnostem volnou kapacitu v hodinách, kdy je to pro ně ekonomicky nejvýhodnější. To může mít za následek ztrátu obchodní příležitosti nebo přesun leteckých společností na okolní konkurenční letiště.

V době nejvyšší provozní špičky musí letadla vyčkávat ve vzduchu nebo na zemi, což vede k ekonomickým ztrátám, nárůstu emisí a zpoždění jednotlivých spojů. Z nedostatečné kapacity bývají letadla často odkláněna od standardních letových tratí, čímž se dostávají čas od času nad místa, kde normálně nelétají, a zatěžují tak hlukem hustě obydlené části. V případě uzavření RWY 06/24 (nutnost min. 2x ročně z důvodu pravidelné údržby) jsou letadla odkláněna na RWY 12/30, jejíž provoz zatěžuje hlukem obyvatele Prahy a Kladenska.

S kapacitou 46 vzletů a přistání za hodinu patří stávající RWY k nejvytíženějším v Evropě. Tento problém tak dokáže vyřešit pouze výstavba paralelní RWY. Pokud by k výstavbě paralelní RWY nedošlo, ohrozilo by to vývoj letecké dopravy nejen v Praze, ale v celé ČR. Negativní dopady by se projevily nejen na míře zaměstnanosti v hlavním městě a Středočeském kraji, ale také na atraktivitě země pro zahraniční investory a obchodní partnery. Cestovní ruch by samozřejmě také utrpěl znatelné ztráty. Další ztrátu by představovalo oslabení ekonomiky.

Podle studie zpracované předními ekonomy by nerealizovaný projekt paralelní RWY představoval v roce 2020–2021 o 0,07 % pomalejší nárůst HDP a celkově jeho snížení o cca 32 miliard Kč. Zároveň by se nevyskytla pracovní nabídka pro přibližně 15 000 pracovních míst.

Nepostavení nové RWY a tudíž další významné neomezení provozu RWY 12/30 by také znamenalo přetrvávající hlukovou zátěž pro obyvatele, žijící v Praze 5, Praze 6, Praze 13 a Praze 17 a další tisíce obyvatel žijících v okolních obcích.

Díky výstavbě nové paralelní RWY bude dráhový systém kapacitně postačovat na několik příštích desetiletí a přispěje ke zvýšení bezpečnosti leteckého provozu na Letišti Václava Havla Praha.

7.2 Rizika v oblasti vlivu letecké dopravy na životní prostředí

Strategické cíle akčního plánu Letiště Václava Havla Praha ke strategickým hlukovým mapám vyplývají z analýzy stavu hlukové zátěže a vycházejí z analýzy kritických situací a z jejich možných řešení. Výsledkem je seznam konkrétních opatření, předpokládaných termínů jejich zavedení a nákladů na jejich realizaci. Na akční plán by měl později navazovat realizační program s definovanými etapami řešení.

Samotný akční plán Letiště Václava Havla Praha je primárně určen k informování orgánů EU o stavu hlukové expozice z leteckého provozu na hlavním letišti v ČR a má vést provozovatele letiště a další orgány k cílené snaze o zmírnění dopadů hlukové zátěže. Návrh opatření ke snížení hlukové expozice okolí Letiště Václava Havla Praha vychází z analýzy kritických lokalit (*Hot spots*) a kritických problémů z hlediska dopadů hluku z leteckého provozu na okolí. Rizikem zpracování tohoto dokumentu, který obsahuje program aktuálních protihlukových opatření, směřujících i při zachování udržitelného rozvoje letecké dopravy ke snížení počtu obyvatel vystavených hluku, je jeho projednání s veřejností. Časový harmonogram zpracování akčního plánu může být ovlivněn také nedodržením termínu předání strategických hlukových map ze strany Ministerstva zdravotnictví.

Zpráva o hlukové situaci na Letišti Václava Havla Praha slouží MD jako nezbytný podklad pro případné vydání rozhodnutí o zavedení provozních omezení ke snížení hluku. Zpráva posuzuje hlukovou situaci v okolí Letiště Václava Havla Praha a je v ní popsán rozsah provozu a skladba letadlového parku a z nich vyplývající hlukové zatížení, včetně odhadu počtu hlukem zasažených osob. Dále zpráva uvádí předpokládaný rozvoj letiště a posouzení protihlukových opatření.

Bez plánované výstavby paralelní RWY nebude v budoucnu možné řadu opatření ke snížení hlukové zátěže okolí letiště uskutečnit, což by znamenalo přetrvávající hlukovou zátěž pro obyvatele v některých lokalitách v okolí letiště. Paralelní dráha utlumí provoz na vedlejší dráze, jejíž využívání zatěžuje hlukem obyvatele Prahy a Kladenska, a umožní efektivnější a k životnímu prostředí šetrnější provoz na dvou souběžných drahách díky optimalizaci příletových a odletových tratí a příletových a odletových postupů.

Na základě výsledků mezinárodních jednání na půdě ICAO a v návaznosti na výsledky 39. Shromáždění ICAO v roce 2016 dojde k revizi systému EU ETS. Tyto změny se budou odvíjet od usnesení shromáždění ICAO ve věci problematiky ochrany životního prostředí a změny klimatu, které by mělo obsahovat konkrétní podobu tržního opatření ke snižování emisí z letecké dopravy (MBM) vstupujícího v platnost od roku 2020.

Pokud nebudou přijata žádná opatření, očekávaný růst dopravy povede ke zvýšení objemu emisí, a proto je nezbytné zabývat se možnostmi, jak snížit dopady letecké dopravy na životní prostředí.

Nadále je důležité, aby ICAO koordinovalo environmentální aktivity se všemi členskými státy a dalšími mezinárodními organizacemi působícími v oblasti civilního letectví. Úroveň spolupráce a partnerství budou do budoucna hrát velmi významnou roli. ICAO se hlásí k vedení oblasti letectví prostřednictvím trvale udržitelného rozvoje s cílem zajistit přístup k letecké dopravě i pro budoucí generace.

7.3 Rizika spojená s nerealizací projektu NEOPTERYX

V následujících letech lze očekávat rostoucí zájem o využívání vzdušného prostoru ČR, a to s přibližnou dynamikou 2 – 4 % ročně. Jakkoli poptávka po letecké dopravě vykazuje celkem pravidelně časově omezená období recese, jakož i značného růstu, tak v dlouhodobém výhledu je trvale rostoucí, přičemž je výrazně ovlivňována a následně i ovlivňuje národní hospodářství. Je zcela nepochybné, že pokud nebude zajištěna dostatečná kapacita, a to ve všech potřebných složkách civilního letectví, dojde ke ztrátě příležitostí a dalšího rozvoje tohoto dynamického odvětví letecké dopravy, cestovního ruchu a hospodářství jako celku.

Realizace projektu NEOPTERYX a zajištění nového hlavního systému pro řízení letového provozu v českém vzdušném prostoru je z hlediska budoucích závazků poskytovatele LPS, jakož i ČR zcela nezastupitelná. Přitom se nejedná jen o naplnění požadavků konceptu „Jednotného evropského nebe“, ale hlavně o možnost trvale udržitelného nárůstu provozu při zajištění té nejvyšší možné míry bezpečnosti a ekonomicky únosné míry zpoždění.

Škody, které by nerealizací nejen tohoto projektu vznikly, by byly nevyčíslitelné a s širokým dopadem na obyvatele této země. Je to závazek naší generace vůči generacím budoucím.

8. Použité zkratky

ACA	Airport Carbon Accreditation
ANSP	Air navigation service provider
ATFM	Air traffic flow management
ATM	Air Traffic Management
ATRP/12	12. zasedání Skupiny pro regulaci letecké dopravy
CNG 2020	Carbon Neutral Growth from 2020
CNOSSOSS – EU	Společná metodika pro hodnocení hluku v rámci Evropy
ČAH	Český aeroholding, a.s.
ČR	Česká republika
DUC	Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby
ECAA	European Common Aviation Area (Evropský společný letecký prostor)
ECAC	European Civil Aviation Conference (Evropská konference pro civilní letectví)
EHS	Evropské hospodářské společenství
EIA	Environmental Impact Assessment
EK	Evropská komise
EoSM	Efektivnost řízení bezpečnosti
ES	Evropská společenství
EU	Evropská unie
EU ETS	Evropský systém obchodování s emisemi skleníkových plynů
FAB CE	Functional Airspace Block Central Europe - Středoevropský funkční blok vzdušného prostoru
FUA	Flexible Use of Airspace
HDP	Hrubý domácí produkt
IATA	International Air Transport Association (Mezinárodní sdružení leteckých dopravců)
ICAN ICAO	Air Services Negotiation Event
ICAO	International Civil Aviation Organization (Mezinárodní organizace pro civilní letectví)
IFR	Instrument flight rules
IPCC	International Panel on Climate Change
ITS	Intelligent transportation systems
KEA	Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu
LKPR	Letiště Václava Havla Praha
LNS	Letové navigační služby
LPS	Letové provozní služby
LPZ	Letecká pozemní zařízení
LZZ	Letecká zabezpečovací zařízení
MBM	Market Based Measures (tržní patření)
MD	Ministerstvo dopravy
MF	Ministerstvo financí
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MRV	Monitoring Reporting and Vericifation
MZV	Ministerstvo zahraničních věcí
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
OP	Ochranné pásmo
PUR ČR	Politika územního rozvoje České republiky

RAT	Klasifikace závažnosti na základě metodiky nástroje analýzy rizik
RIs	Runway Incursions
RPAS	Remotaly Piloted Aircraft Systems (Dálkově řízené letadlové systémy)
RWY	Vzletová a přistávací dráha
ŘLP ČR	Řízení letového provozu České republiky, státní podnik
SARS	Severe Acute Respiratory Syndrome (Pandemický akutní respirační syndrom)
SES	Single European Sky (Jednotné evropské nebe)
SESAR	Single European Sky ATM Research
SLZ	Sportovní létající zařízení
SMIs	Separation Minima Infringements
SMS	Systematic Management System (Systematický přístup k řízení provozní bezpečnosti)
SSP	State Safety Plan (Státní program bezpečnosti)
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TEN-T	Trans-European Transport Network (Transevropská dopravní síť)
TMA	Koncová řízená oblast
UAS	Bezpilotní systém
ÚCL	Úřad pro civilní letectví
WTTC	World Travel & Tourism Council

9. REJSTŘÍK OBRÁZKŮ, GRAFŮ A TABULEK

Obrázek 1:Podíl pracovníků VaV na zaměstnanosti v roce 2011 60
Obrázek 2:Typologie území České republiky podle obcí 61
Obrázek 3: Projekt paralelní RWY 67

Graf 1: Vývoj celkového počtu pohybů v obchodní letecké dopravě na mezinárodních letištích v ČR 10
Graf 2: Vývoj celkového počtu odbavených cestujících na mezinárodních letištích v ČR 10
Graf 3: Vývoj počtu odbavených cestujících v mezinárodní letecké dopravě na mezinárodních letištích v ČR 11
Graf 4: Vývoj počtu odbavených cestujících ve vnitrostátní letecké dopravě na mezinárodních letištích v ČR 11
Graf 5: Vývoj počtu odbavených cestujících v pravidelné letecké dopravě na mezinárodních letištích v ČR 12
Graf 6: Vývoj počtu odbavených cestujících v nepravidelné letecké dopravě na mezinárodních letištích v ČR 12
Graf 7: 10 zahraničních destinací s nejvyšším počtem cestujících v pravidelné dopravě v roce 2009 13
Graf 8: 10 zahraničních destinací s nejvyšším počtem cestujících v pravidelné dopravě v roce 2013 13
Graf 9: 10 zahraničních destinací s nejvyšším počtem cestujících v nepravidelné dopravě v roce 2009 14
Graf 10: 10 zahraničních destinací s nejvyšším počtem cestujících v nepravidelné dopravě v roce 2013 14
Graf 11: Vývoj celkového počtu transferových cestujících na mezinárodních letištích v ČR 15
Graf 12: Vývoj počtu cestujících přepravených nízkonákladovými leteckými dopravci z/do ČR 16
Graf 13: Hmotnost odbaveného nákladu včetně pošty na mezinárodních letištích v ČR (t) 16
Graf 14: Hmotnost odbaveného nákladu včetně pošty v mezinárodní letecké dopravě na mezinárodních letištích v ČR (t) 17
Graf 15: Hmotnost odbaveného nákladu včetně pošty ve vnitrostátní letecké dopravě na mezinárodních letištích v ČR (t) 17
Graf 16: 10 zahraničních destinací podle hmotnosti přepraveného nákladu v roce 2009 (t) 18
Graf 17: 10 zahraničních destinací podle hmotnosti přepraveného nákladu v roce 2013 (t) 18
Graf 18: Vývoj počtu přepravených cestujících českými leteckými dopravci 20
Graf 19: Vývoj přepravního výkonu v osobní letecké dopravě českých leteckých dopravců (tis. oskm) 20
Graf 20: Vývoj počtu přepravených cestujících v pravidelné dopravě českými leteckými dopravci 20
Graf 21: Vývoj počtu přepravených cestujících v nepravidelné dopravě českými leteckými dopravci 21
Graf 22: Vývoj počtu přepravených cestujících v mezinárodní dopravě českými leteckými dopravci 21
Graf 23: Vývoj počtu přepravených cestujících ve vnitrostátní dopravě českými leteckými dopravci 21
Graf 24: Hmotnost nákladu přepraveného českými leteckými dopravci (t) 22
Graf 25: Vývoj přepravního výkonu v nákladní letecké dopravě českých leteckých dopravců (tis. tkm) 22

Graf 26: Podíl kontinentů/jiných oblastí na výkonech letecké dopravy v roce 2013.....25
Graf 27: Podíl jednotlivých segmentů na leteckém provozu v Evropě v roce 2013.....28
Graf 28: Podíl jednotlivých segmentů na leteckém provozu v ČR v roce 2013.....28
Graf 29: Vývoj počtu odbavených cestujících na Letišti Václava Havla Praha v letech 2003 – 2014.....65

Tabulka 1: Počet pravidelných linek provozovaných na pěti největších mezinárodních letištích v ČR (včetně sezónního provozu).....14
Tabulka 2: Obchodní letecká doprava prováděná letouny.....19
Tabulka 3: Obchodní letecká doprava prováděná vrtulníky.....19
Tabulka 4: Zahraniční dopravci dlouhodobě provozující leteckou dopravu do/z ČR.....23
Tabulka 5: Nepravidelná nákladní letecká doprava v ČR 2003 - 2013 (počty letů zahraničních leteckých dopravců).....24
Tabulka 6: Výkonnostní ukazatele a cíle na úrovni EU i FAB CE k roku 2019.....48