

V Štrasburgu 11.6.2013
SWD(2013) 207 final

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU

Sprievodný dokument

Legislatívne návrhy

na aktualizáciu nariadení o jednotnom európskom nebi – SES 2+

{COM(2013) 410 final}
{SWD(2013) 206 final}

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU

Sprievodný dokument

Legislatívne návrhy

na aktualizáciu nariadení o jednotnom európskom nebi – SES 2+

1. VYMEDZENIE PROBLÉMU

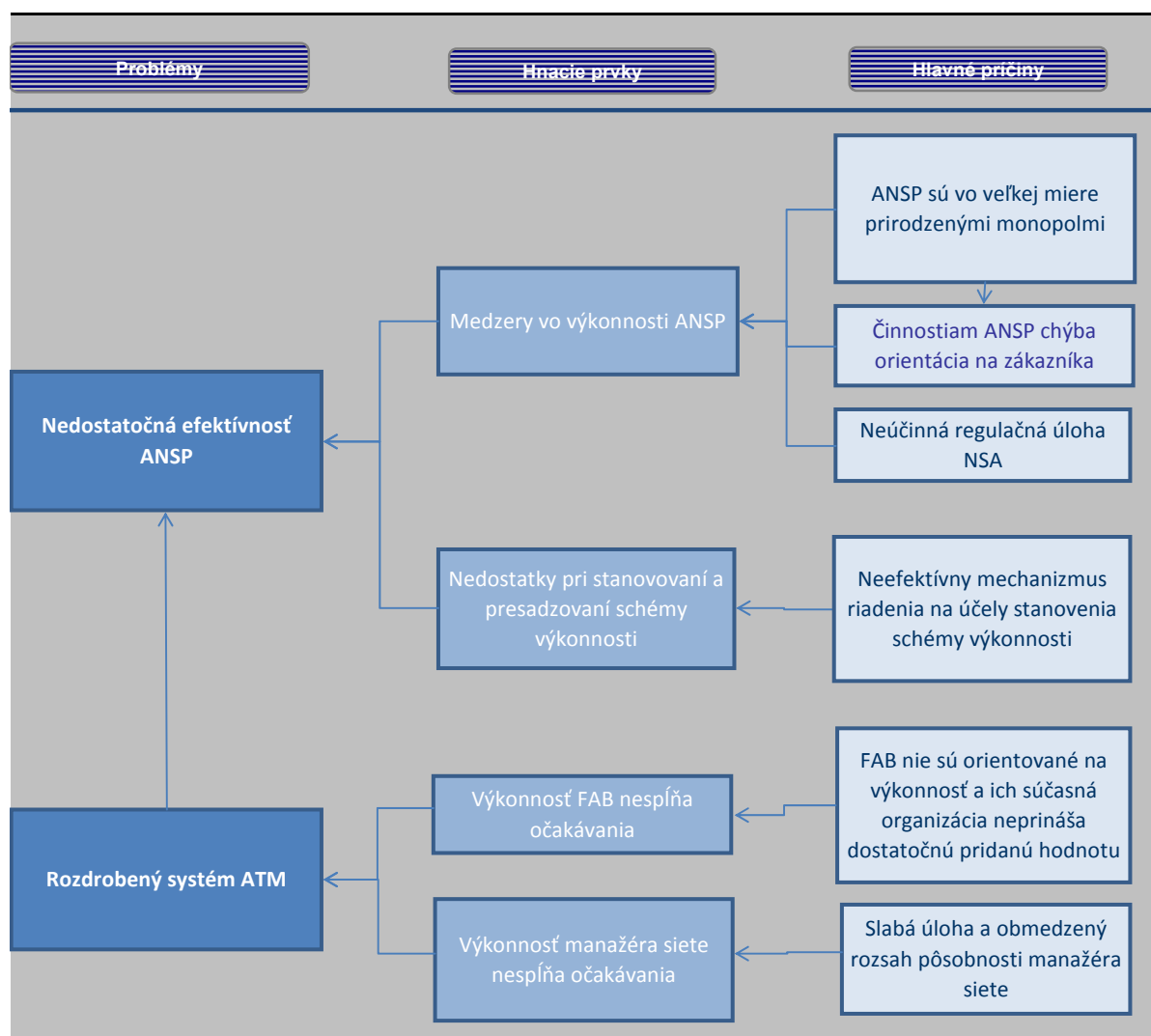
Cieľom iniciatívy Jednotné európske nebo (SES) je zvýšiť celkovú efektivitu spôsobu organizácie a riadenia európskeho vzdušného priestoru. Zo skúseností so SES I získaných od roku 2004 a so SES II od roku 2009 vyplýva opodstatnenosť smerovania iniciatívy SES a jej zásad, ako aj záruka pokračovania ich realizácie. Zavádzanie tejto iniciatívy je však poznačené meškáním. Balík predpisov o SES 2+ by mal zlepšiť zavádzanie SES II, a to sústredení sa na niektoré inštitucionálne otázky, ako aj na ďalšie zlepšovanie účinnosti ustanovení o leteckých navigačných službách.

Prvou problémovou oblasťou, ktorou sa zaoberá posúdenie vplyvu SES 2+, je **nedostatočná efektivita poskytovania leteckých navigačných služieb (ANS)**. Poskytovanie leteckých navigačných služieb je stále pomerne neefektívne vzhľadom nákladovú a letovú účinnosť, ako aj na ponúkanú kapacitu. Jasne viditeľné to je v porovnaní so Spojenými štátmi, ktorých vzdušný priestor má podobnú veľkosť. V USA je vzdušný priestor riadený jediným poskytovateľom služieb na rozdiel od 38 poskytovateľov traťových služieb v Európe. Poskytovateľ služieb v USA riadi takmer o 70 % viac letov s počtom zamestnancov nižším o 38 %. Hlavnými príčinami týchto rozdielov produktivity sú nedostatky Európy, pokiaľ ide o zriadenie a presadzovanie schémy výkonnosti, neúčinné dozorné orgány a neprimerane vysoký počet pomocných zamestnancov pracujúcich pre poskytovateľov služieb.

Druhým kľúčovým problémom, ktorý je predmetom riešenia, je **rozdrobený systém ATM (manažment letovej prevádzky)**. Európsky systém ATM tvorí 27 národných orgánov vykonávajúcich dohľad nad vyše sto poskytovateľmi leteckých navigačných služieb (ANSP), medzi ktorými existujú očakávané rozdiely v systémoch, pravidlách a postupoch. Existuje veľa dodatočných nákladov, ktoré sú spôsobené tým, že v Európe funguje veľký počet poskytovateľov služieb, pričom každý má svoj vlastný systém, väčšinou si školí vlastný personál, vytvára vlastné prevádzkové postupy a poskytuje služby v rámci malého vzdušného priestoru na obmedzenom území. Na odstránenie rozdrobenosti sa v rámci SES zaviedla myšlienka cezhraničných funkčných blokov vzdušného priestoru (FAB) a centralizovaného manažéra siete, ktorý vykonáva niektoré služby na úrovni siete. FAB však ešte nie sú výkonnostne orientované a manažér siete má naďalej príliš slabé postavenie.

Iniciatíva SES 2+ bude mať vplyv na väčšinu ANSP, orgány členských štátov, používateľov vzdušného priestoru, Komisiu a EASA.

Problémy, hnacie prvky a hlavné príčiny



2. SUBSIDIARITA

Článkami 58, 90 a 100 Zmluvy o fungovaní Európskej únie sa rozširujú o leteckú dopravu ciele vnútorného trhu v súvislosti so spoločnou dopravnou politikou EÚ.

Samotné opatrenia prijaté členskými štátmi nemôžu zabezpečiť optimálnu tvorbu kapacít a bezpečnosť a zároveň znížiť úroveň nákladov na služby manažmentu letovej prevádzky v EÚ. Vyjadrením súhlasu s balíkom opatrení SES I a SES II členské štáty uznali, že ústredným problémom je rozdrobenosť európskeho vzdušného priestoru, ku ktorej prispievajú vnútroštátne pravidlá a geografické hranice.

3. CIELE

Všeobecný cieľ:

Zvýšiť konkurencieschopnosť európskeho systému letectva voči iným porovnateľným regiónom a najmä ďalej rozvíjať iniciatívu jednotného európskeho neba.

Konkrétne ciele:

KC1: Zvýšiť výkonnosť letových prevádzkových služieb, pokiaľ ide o efektívnosť

KC2: Zvýšiť využitie kapacity manažmentu letovej prevádzky

Prevádzkové ciele:

PC1:	Zabezpečiť, aby poskytovanie leteckých navigačných služieb bolo transparentné, založené na trhových zásadách a hodnote pre zákazníka.
PC2:	Posilniť úlohu národných dozorných orgánov
PC3:	Posilniť proces stanovovania cieľov a presadzovania schémy výkonnosti (vrátane posilnenia orgánu pre preskúmanie výkonnosti/oddelenia pre preskúmanie výkonnosti (PRB/PRU).
PC4:	Strategická zmena smerovania FAB
PC5:	Posilniť riadiacu štruktúru a prevádzkový rozsah pôsobnosti manažéra siete.

4. MOŽNOSTI POLITIKY

Na základe analýzy a konzultácie so zainteresovanými subjektmi sa určil rozsiahly súbor opatrení v šiestich oblastiach politiky, pričom všetky majú potenciál riešiť všetky uvedené príčiny problémov.

Hlavné príčiny problémových oblastí	Oblasti politiky	Posudzované možnosti politiky
Problémová oblasť 1: Nedostatočná efektívnosť poskytovania leteckých navigačných služieb		
ANSP sú vo veľkej miere prirodzenými monopolmi	1: Podporné služby	1.1 – Žiadne opatrenia
		1.2 – Funkčné oddelenie podporných služieb
		1.3 – Štrukturálne oddelenie podporných služieb
Činnosti ANSP chýba orientácia na zákazníkov	2: Zameranie ANSP na potreby zákazníkov	2.1 – Žiadne opatrenia
		2.2 — Zlepšenie konzultácie a odsúhlasovanie niektorých investičných plánov zo strany používateľov vzdušného priestoru.
		2.3 – Opatrenie podľa bodu 2.2 plus zahrnutie skupín používateľov vzdušného priestoru do riadiacej štruktúry ANSP
Neúčinná regulačná úloha národných dozorných orgánov	3: Neúčinná úloha národných dozorných orgánov	3.1 – Žiadne opatrenia
		3.2 — Zavedenie vzájomnej spolupráce, koordinácie na úrovni EÚ a zoskupovanie expertov
		3.3 – Opatrenie podľa bodu 3.2 plus inštitucionálne oddelenie národných dozorných orgánov od ANSP
Neefektívny mechanizmus riadenia na účely stanovenia schémy výkonnosti	4: Riadiaci mechanizmus schémy výkonnosti	4.1 – Žiadne opatrenia
		4.2 — Zníženie miery zapojenia členských štátov v procese stanovovania cieľov. Orgán pre preskúmanie výkonnosti pod dohľadom Komisie.
		4.3 — Umožniť členským štátom priamo menovať orgán pre preskúmanie výkonnosti, ale ponechať mu právomoc stanovovať ciele samostatne, bez komitologického postupu
Problémová oblasť 2: Rozdrobený systém ATM		
FAB nie sú orientované na výkonnosť a ich súčasná organizácia neprináša dostatočnú pridanú hodnotu	5: Zmena zamerania FAB	5.1 – Žiadne opatrenia
		5.2 — Vytvoriť normatívnejšie a presaditeľné ciele/kritériá pre FAB
		5.3 — Vytvoriť flexibilnejší model FAB zameraný na výkonnosť
		5.4 — Prístup zhora nadol, vytvorenie nového subjektu z orgánu pre preskúmanie výkonnosti a manažéra siete na účely návrhu poskytovania služieb
Slabá úloha a obmedzený rozsah pôsobnosti manažéra siete	6: Úloha manažéra siete	6.1 – Žiadne opatrenia
		6.2 — Presunúť prevádzkové riadenie na priemyselné odvetvie a zjednodušiť riadenie strategických záležitostí na úrovni EÚ a vnútroštátnej úrovni

Hlavné príčiny problémových oblastí	Oblasti politiky	Posudzované možnosti politiky
		6.3 — Vybudovať spoločný podnik v rámci priemyselného odvetvia s cieľom prevádzkovať manažéra siete 6.4 — Podľa opatrenia v bode 6.2 alebo 6.3, ale s úlohou pre Eurocontrol založenou na manažérovi siete a komplexnejšom centralizovanom poskytovateľovi služieb, ako aj vrátane usporiadania vzdušného priestoru v širšom zmysle

Možnosť politiky 1: Podporné služby¹ Prvou možnosťou je neurobiť nič (1.1). Podporné služby môžu byť takisto funkčne (možnosť 1.2) alebo štrukturálne (možnosť 1.3) oddelené. V prípade funkčného oddelenia by ANSP museli interne organizovať poskytovanie podporných služieb, tak aby sa dali jasne odlíšiť ako samostatný organizačný útvar. Ak sa zvolí štrukturálne oddelenie, majetok a zamestnanci potrební na poskytovanie podporných služieb by sa presunuli do samostatnej organizácie nezávislej od hlavného poskytovateľa letových prevádzkových služieb.

Možnosť politiky 2: Zameranie ANSP na potreby zákazníkov. Prvou možnosťou je neurobiť nič (2.1). Druhá možnosť (2.2) si vyžaduje lepšiu konzultáciu s používateľmi a umožňuje skupinám používateľov vzdušného priestoru odsúhlasiť investičné plány ANSP. Možnosť 2.3 sa opiera o možnosť 2.2 tým, že pre každú z troch skupín používateľov vzdušného priestoru (letecké spoločnosti, vojenské letectvo a všeobecné/obchodné letectvo) dopĺňa povinné miesto v správnej/dozornej rade).

Možnosť politiky 3: Neúčinná úloha národných dozorných orgánov (NSA). Prvou možnosťou je neurobiť nič (3.1). Možnosť 3.2 sa zameriava na vybudovanie užšej spolupráce medzi jednotlivými NSA, ako aj na podporu výmeny najlepších postupov a zoskupenie národných expertov pod záštitou EASA. Možnosť 3.3 sa opiera o možnosť 3.2, ale namiesto aktuálneho funkčného oddelenia si vyžaduje úplné inštitucionálne oddelenie národných dozorných orgánov od ANSP, nad ktorými NSA vykonávajú dohľad.

Možnosť politiky 4: Riadiaci mechanizmus schémy výkonnosti. Ak sa zvolí možnosť neurobiť nič (4.1), nebude možné dosiahnuť pôvodné ciele SES do roku 2020. Na základe možnosti 4.2 by sa skrátil postup stanovovania cieľov a zmenšili by sa možnosti vplyvu členských štátov. V rámci možnosti 4.3 by sa súčasné usporiadanie prevrátilo naruby, keďže členské štáty (namiesto Komisie) by mali právo menovať členov orgánov pre preskúmanie výkonnosti a zároveň by dodržiavali prísne kritériá nezávislosti. Orgán pre preskúmanie výkonnosti by potom samostatne stanovoval ciele a komitologický postup by bol úplne zrušený s cieľom zabezpečiť rýchlosť a efektívnosť procesu.

Možnosť politiky 5: Zmena zamerania FAB. Zvolením možnosti neurobiť nič (5.1) by mohol pokračovať pomalý proces a nezvýšilo by sa zameranie FAB na výkonnosť. Možnosťou 5.2 by sa súčasné kritériá FAB nahradili normatívnymi cieľmi. Možnosťou 5.3 by sa FAB zmenili na flexibilnejšie nástroje na zvýšenie výkonnosti. Usporiadanie vzdušného priestoru by sa výraznejšie posúvalo smerom k manažérovi siete (úroveň nad FAB). Podľa možnosti 5.4 by sa vytvoril ústredný plánovací orgán, ktorý by zmenil usporiadanie vzdušného priestoru EÚ na základe 4 až 6 hlavných koncesných blokov.

Možnosť politiky 6: Úloha manažéra siete. V rámci možnosti neurobiť nič (6.1) by sa činnosť manažéra siete naďalej vyvíjala na základe aktuálneho právneho rozsahu pôsobnosti a funkcií. V možnosti 6.2 by sa vybudoval dvojúrovňový systém riadenia. Členské štáty by si

¹ Služby, ako sú letecké informácie, spojovacie, navigačné a prehľadové služby, alebo meteorologické služby, ktoré poskytujú podporu hlavným poskytovateľom letových prevádzkových služieb.

ponechali právo veta v otázkach týkajúcich sa vnútroštátnej suverenity, ale priemyselné odvetvie by zabezpečovalo prevádzkové riadenie. V možnosti 6.3 by sa z manažéra siete stal spoločný podnik priemyselného odvetvia. Tak, ako v možnostiach 6.2 a 6.3, aj možnosť 6.4 by si vyžadovala reformu riadenia na zlepšenie úlohy priemyselného odvetvia. Kľúčovým dodatočným prvkom možnosti 6.4 je koncepcia centralizovaných služieb, v ktorých by boli sústredené nové služby ATM poskytované na základe údajov súvisiacich s projektom SESAR.

5. POSÚDENIE VPLYVU

Vzhľadom na silné zameranie na nákladovú efektívnosť majú hlavné vplyvy tejto iniciatívy ekonomický a sociálny charakter, zatiaľ čo vplyvy na životné prostredie sú prevažne nepriame.

5.1. Integrovaná štruktúra a podporné služby

Možnosť 1.2 (*funkčné oddelenie*) poskytuje obmedzené prínosy, najmä pokiaľ ide o transparentnosť nákladov týkajúcich sa podporných služieb. Možnosť 1.3 (*štrukturálne oddelenie*) pravdepodobne viac podnieti súťaž v oblasti leteckých navigačných služieb a bude pôsobiť na zníženie nákladov pre leteckých prevádzkovateľov. Zvýšenie efektívnosti by však mohlo mať za následok náročnejšie pracovné podmienky a zníženie pracovných miest ANSP. Z tohto dôvodu je možnosť 1.3 najvhodnejšia z hľadiska výkonnosti, pričom možnosť 1.2 prináša postupné zlepšovanie výkonnosti pri menej výraznom znižovaní zamestnanosti a nepriaznivých vplyvoch na zamestnancov ANSP.

5.2. Zameranie ANSP na potreby zákazníkov

Možnosť 2.2 (*zlepšenie konzultácie a odsúhlasovanie*) a 2.3 (*správna rada*) by mali pozitívny vplyv na celkovú efektívnosť a kapacitu, ale takisto aj určitý negatívny vplyv na podmienky zamestnanosti ANSP. Prínosy vyplývajúce z možnosti 2.3 sú mierne vyššie ako v prípade možnosti 2.2, možnosť 2.3 však so sebou prináša väčšie riziká a bola by z politického hľadiska náročnejšia na realizáciu. Preto sa možnosť 2.2 zdá byť najvyváženejšou, pokiaľ ide o prínosy a náklady v krátkodobom a dlhodobom horizonte.

5.3. Neúčinná úloha národných dozorných orgánov

Možnosť 3.3, v rámci ktorej sa k možnosti 3.2 (*vzájomná spolupráca a zoskupenie expertov*) pridáva inštitucionálne oddelenie, prináša väčšie výhody, ale sú s ňou spojené väčšie politické riziká. Napriek nižšej rizikovosti možnosti 3.2 sú prínosy vyplývajúce z tejto možnosti takisto výrazne menšie. Preto je možnosť 3.3 uprednostňovanou alternatívou.

5.4. Riadiaci mechanizmus schémy výkonnosti

Možnosti 4.2 a 4.3 majú podobne ďalekosiahle následky, ale s nimi súvisiace (politické) riziká sú veľmi rozdielne. V prípade možnosti 4.2 (*zníženie miery zapojenia členských štátov*) je riziko spojené s pravdepodobnosťou dosiahnutia dohody o návrhu zo strany členských štátov. Možnosť 4.3 (*priame menovanie PRB členskými štátmi bez komitológie*) prináša so sebou značné riziko, že EÚ stratí kontrolu nad schémou výkonnosti. Výber možnosti prebieha na základe posúdenia rizika, ktoré posúva ručičku váh smerom k možnosti 4.2.

5.5. Zmena zamerania FAB

Možnosť 5.4 (*prístup k FAB zhora nadol*) prináša zďaleka najväčšie výhody z hľadiska efektivity a kapacity, ale je takisto veľmi náročná na realizáciu z politického hľadiska, pričom zahŕňa niektoré vážne riziká v súvislosti s technickou uskutočniteľnosťou. Možnosť 5.3 (*flexibilné FAB*) prináša zhruba tie isté výhody ako možnosť 5.2 (*normatívne ciele*), ale je

lepšie zosúladená so základnými zásadami schémy výkonnosti. Takisto prináša dodatočné výhody v prípade rozumnej kombinácie s ďalšími možnosťami. Preto by sa mohla odporúčať ako uprednostňovaná možnosť za podmienky, že sa stanoví konečný termín revízie koncepcie FAB.

5.6. Úloha manažéra siete

Možnosť 6.4 (*Eurocontrol s rozšírením pôsobnosti o manažéra siete*) prináša najväčšie výhody, pokiaľ ide o efektívnosť a kapacitu. Jedinou otázkou je, či by sa táto možnosť mala skombinovať s modelom riadenia podľa možnosti 6.2 (*prevádzkové riadenie zo strany priemyselného odvetvia*) alebo možnosti 6.3 (*spoločný podnik priemyselného odvetvia*). Možnosť 6.3 mierne vedie. Organizácia v plnej miere riadená priemyselným odvetvím by sa totiž mohla usilovať o efektívnosť aktívnejšie ako členské štáty vykonávajúce jej správu, ktoré by naďalej bránili svoje vlastné národné pozície. Keďže manažér siete poskytujúci centralizované služby by pôsobil ako akýkoľvek iný ANSP, bolo by logické uprednostniť riadenie zo strany priemyselného odvetvia a zvoliť za uprednostňovanú možnosť kombináciu možností 6.4 a 6.3.

6. POROVNANIE MOŽNOSTÍ

Celkovo bolo posúdených 20 možností politiky v 6 rôznych oblastiach politiky. Tieto možnosti sa ďalej kombinovali, z čoho vznikli 3 scenáre politiky:

Scenár politiky 1: Základná možnosť	Scenár politiky 2: Optimalizácia z hľadiska rizika	Scenár politiky 3: Optimalizácia z hľadiska výkonnosti
Žiadne opatrenia	Možnosť 1.2 Funkčné oddelenie podporných služieb	Možnosť 1.3 Štrukturálne oddelenie podporných služieb
	Možnosť 2.2 Zlepšenie konzultácie a odsúhlasovanie	Možnosť 2.2 Zlepšenie konzultácie a odsúhlasovanie
	Možnosť 3.2 Vzájomná spolupráca a zoskupenie expertov	Možnosť 3.3 Možnosť 3.2 + inštitucionálne oddelenie NSA od ANSP
	Možnosť 4.2 Zníženie miery zapojenia členských štátov	Možnosť 4.2 Zníženie miery zapojenia členských štátov
	Možnosť 5.2 Normatívne ciele pre FAB	Možnosť 5.3 Flexibilné FAB
	Možnosť 6.3 Spoločný podnik priemyselného odvetvia	Možnosti 6.4+6.3 Spoločný podnik priemyselného odvetvia + Eurocontrol ako manažér siete s rozšírenou pôsobnosťou

Možnosti 2.3, 4.3 a 5.4 boli odmietnuté ako politicky príliš rizikové, pričom by priniesli iba obmedzené alebo neurčité výhody. Možnosť 6.2 bola odmietnutá, keďže jej prínosy by boli iba čiastočné v porovnaní so základnou možnosťou.

V rámci scenára 2 existuje snaha o zabezpečenie mierneho zlepšenia s minimálnymi politickými rizikami vzhľadom na to, že najsprávnejšie možnosti z politického hľadiska, ako je štrukturálne oddelenie podporných služieb (možnosť 1.3) a inštitucionálne oddelenie NSA od ANSP (možnosť 3.3), sú vynechané. Tým je však vylúčené uplatnenie možnosti 5.3 (vytvorenie flexibilnejších FAB), keďže by to malo zmysel, iba ak by služby ANSP boli oddelené.

Scenár 3 so sebou prináša vyššie riziko odporu, ale má potenciál výrazne zvýšiť výkonnosť zavedením ambicióznejších možností politiky a vytvorením synergií medzi týmito možnosťami.

Porovnanie scenárov politiky

	Scenár politiky 1: Základný scenár	Scenár politiky 2: Optimalizácia z hľadiska rizika	Scenár politiky 3: Optimalizácia z hľadiska výkonnosti
ZHRNUTIE VPLYVOV			
Hospodárske vplyvy			
Nákladová efektívnosť	0	>250 mil. EUR ročne	>780 mil. EUR ročne
Letová efektívnosť	0	>1,6 mld. EUR ročne	>2 mld. EUR ročne
Kapacita/meškania	0	>120 mil. EUR ročne	>150 mil. EUR ročne
Administratívne náklady	0	-7,9 až 9,7 mil. EUR ročne	-13,8 až 16,8 mil. EUR ročne
Makroekonomické vplyvy			
HDP ročne (2020/2030)	0	~ 600 mil. EUR/ 700 mil. EUR	~ 750 mil. EUR/ 900 mil. EUR
Pracovné miesta v roku 2030	0	~+10 000	~+13 000
z toho pracovné miesta v leteckých spoločnostiach (2020/2030)	0	+	~+500/+3000
Sociálne vplyvy			
Pracovné miesta a pracovné podmienky pre zamestnancov v			
NSA	0	+	~+80 prac. miest
ANSP	0	~ -3400	~ -9400
Bezpečnosť	0	+	++
Vplyv na životné prostredie			
Hluk	0	0	0
Emisie	0	++	++
ÚČINNOSŤ/EFEKTÍVNOSŤ/SÚVISLOSŤ			
Účinnosť			
<i>Konkrétne ciele:</i>			
KC1: Zvýšiť výkonnosť ATS, pokiaľ ide o efektívnosť	0	++	+++
KC2: Zvýšiť využitie kapacity manažmentu letovej prevádzky	0	+	+
Efektívnosť s výnimkou makroekonomických vplyvov	0	Čisté prínosy ~ 1960 mil. EUR ročne	Čisté prínosy ~ 2915 mil. EUR ročne
Súvislosť	0	+	++

Pokiaľ ide o **účinnosť**, rozdiel medzi dvoma scenármi sa zmenší na základe spoločného výberu schémy výkonnosti v možnosti 2.2. Pokiaľ však ide o **efektívnosť**, malé dodatočné administratívne náklady v scenári 3 strojnásobia nákladovú efektívnosť, čoho výsledkom sú asi o 1 miliardu EUR vyššie priame prínosy v porovnaní so scenárom 2. Okrem toho by oba scenáre podnietili rast v leteckom odvetví, ktorý by mal vytvoriť 10 000 pracovných miest pri

zvolení scenára 2 a približne 13 000 pracovných miest pri zvolení scenára 3. Pokiaľ ide o **súvislosť**, scenár s optimalizovanou výkonnosťou lepšie vyhovuje celkovej koncepcii schémy výkonnosti do rámca SES.

Z toho vyplýva, že scenár 3 s optimalizovanou výkonnosťou sa považuje za uprednostňovanú možnosť politiky.

7. MONITOROVANIE A HODNOTENIE

Komisia vyhodnotí, či sa podarilo dosiahnuť ciele iniciatívy - raz v roku 2015, a potom v roku 2020. Ak sa tak nestalo, Komisia posúdi nutnosť prijatia ďalších opatrení na ich dosiahnutie.

Výkonnosť bude monitorovať orgán pre preskúmanie výkonnosti prostredníctvom výročných správ o výkonnosti systému ATM v EÚ a manažér siete prostredníctvom svojich mesačných správ. Ku kľúčovým ukazovateľom patrí:

Konkrétny cieľ	Ukazovatele monitorovania
KC1: Zvýšiť výkonnosť letových prevádzkových služieb, pokiaľ ide o efektívnosť	• Meškania (minúty/let) • Náklady pre používateľov súvisiace s ANSP • Zníženie priemerného predĺženia letov • Zníženie emisií
KC2: Zvýšiť využitie kapacity manažmentu letovej prevádzky	• Efektívnosť traťového letu • Zvýšenie priechodnosti vzletovej a pristávacej dráhy na letiskách so súčasnými kapacitnými obmedzeniami