



**RADA
EVROPSKÉ UNIE**

**Brusel 24. října 2012 (26.10)
(OR. en)**

15282/12

**Inte rinstitucionální spis:
2011/0391 (COD)**

**AVIATION 158
CODEC 2455**

ZPRÁVA

Odesílatel:	Generální sekretariát
Příjemce:	Rada
Č. dokumentu	
Komise:	18009/11 AVIATION 257 CODEC 2289
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Evropské unie (přepracované znění) – obecný přístup

I. ÚVOD

Dne 1. prosince 2011 předložila Komise Evropskému parlamentu a Radě výše uvedený návrh. Předmětný návrh je součástí takzvaného „letištního balíčku“, jenž sestává ze tří legislativních návrhů zaměřených na podporu konkurenceschopnosti evropských letišť a na zvýšení jejich výkonnosti z hlediska efektivity, kvality a odolnosti. Obecným cílem tohoto návrhu je zajistit optimální přidělování a využití letištních časů na přetížených letištích Evropské unie zajištěním posíleného a účinně provedeného přidělování letištních časů a jejich využití a zlepšením spravedlivé hospodářské soutěže a konkurenceschopnosti provozovatelů. Návrhem se mění nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství, který je nyní základním aktem stanovujícím pravidla a postupy ohledně přidělování letištních časů na letištích EU.

II. OBSAH NÁVRHU

Návrh obsahuje tyto klíčové prvky:

- zavedení možnosti využít sekundární trh s letištními časy a posílení hospodářské soutěže;
- posílení transparentnosti postupu přidělování letištních časů a nezávislosti koordinátorů letištních časů;
- integraci režimu přidělování letištních časů do reformy evropského systému uspořádání letového provozu (jednotné evropské nebe);
- změnu „pravidla 80/20“, definice série letištních časů a využití systému letištních poplatků způsobem odrazujícím od pozdního vracení letištních časů do fondu.

III. PRÁCE V RÁMCI ORGÁNŮ RADY

Pracovní skupina pro leteckou dopravu (dále jen „pracovní skupina“) zahájila posuzování výše uvedeného návrhu v červenci roku 2012, během kyperského předsednictví. V souladu s interinstitucionálním přístupem k posuzování dopadů se pracovní skupina rovněž zabývala posouzením dopadů poskytnutým Komisí a vypracovala jeho hodnocení¹.

V návaznosti na zevrubná jednání konaná během různých zasedání pracovní skupiny předsednictví pozměnilo některá ustanovení návrhu Komise, aby zohlednilo připomínky delegací. Dosud nebyly projednány body odůvodnění, které bude třeba v pozdější fázi přizpůsobit znění obecného přístupu.

Dne 18. října 2012 byl Výboru stálých zástupců (Coreperu) předložen návrh obecného přístupu. Na tomto zasedání několik delegací vyjádřilo obecně podporu kompromisnímu znění předsednictví, zatímco jiné delegace znovu zopakovaly své výhrady k některým otázkám a předložily nové návrhy znění. Předsednictví vzalo na vědomí připomínky delegací, a aby vyřešilo některé nedořešené otázky a usnadnilo dosažení obecného přístupu, některé z návrhů předložených delegacemi přijalo.

¹ Zlepšení právních předpisů: Interinstitucionální společný přístup k posuzování dopadů (IA) 14901/05 JUR 486 COMPET 263.

Několik otázek je však ještě třeba projednat na úrovni Rady, neboť některé delegace a Komise si ke znění výhrady nadále ponechávají. Změny v příloze této zprávy oproti příloze zprávy Coreperu jsou vyznačeny **tučně** a v anglickém znění ~~přeškrtnutě~~.

IV. HLAVNÍ NEVYŘEŠENÁ OTÁZKA

I přes náročnou práci odvedenou s cílem dosáhnout ohledně znění dohody zůstávají některé otázky nevyřešené.

Sekundární trh (článek 13, poznámky pod čarou 60 až 69)

Za účelem podpory větší mobility letištních časů návrh Komise předpokládal, že letecké společnosti mohou prodávat a nakupovat letištní časy. Takový trh s letištními časy je již nějakou dobu v činnosti na letišti Londýn-Heathrow a návrh Komise by umožnil rozšířit takový trh na celou Evropskou unii.

Na zasedání Coreperu Komise zdůraznila, že společně s využitím letištních časů a s délkou série letištních časů představuje sekundární trh jednu ze základních otázek, jež mají v rámci tohoto návrhu klíčový význam. Komise vyjádřila vážné obavy ohledně omezení navržených FR a podpořených BG, DE, DK, EL, ES a PT (poznámka pod čarou 62). Podle názoru Komise by sekundární trh neměl za následek ztrátu regionálních tratí, přičemž existují jiné faktory, které tyto tratě ohrožují. Komise společně s BE, IT, NL a UK zdůraznila, že sekundární trhy je třeba v EU používat jednotně s cílem vytvořit integrovaný a účinný trh a že by při zavedení výše uvedených omezení hrozilo roztržštění evropského jednotného trhu.

DK trvá na svém návrhu doložky „*de minimis*“ (poznámka pod čarou 61), podle níž by letištní časy mohly být prodávány pouze tehdy, pokud by byly provozovány alespoň dva zpáteční lety na stejné trati a ve stejný den. Cílem návrhu DK je odstranit obavy ohledně možného nepříznivého dopadu, který by sekundární trh mohl mít na regionální lety a na spojení s uzlovými letišti obecně, protože letecké společnosti by mohly mít zájem o využití obchodovaných letištních časů pro tratě, které jsou ziskovější (obvykle dálkové lety), a to ke škodě méně ziskových, kratších tratí.

DE, LV a UK trvají na svém postoji proti takové podmínce. IT navrhla kompromisní řešení, podle něhož by se specifikoval druh tratí, u nichž by se doložka „*de minimis*“ mohla použít.

DK rovněž trvá na svém návrhu, že by obchodované letištní časy neměly být pronajímány jiným leteckým dopravcům alespoň po dobu dvou období letového řádu, aby se zohlednily obavy o možném spekulativním využití obchodovaných letištních časů. Ze stejných důvodů se DK a IT domnívají, že by všechny nově získané letištní časy neměly být obchodovány po dobu dvou odpovídajících období letového řádu. Návrh Komise byl v této věci méně omezující a bylo v něm uvedeno, že zákaz obchodování po výše uvedenou dobu by měl platit pouze pro letištní časy získané nově vstupujícími dopravci.

UK navíc vyjádřilo obavu ohledně poslední věty v odstavcích 5 a 7. UK se domnívá, že by letištní časy stále měly i nadále status nově vstupujících dopravců, přičemž nežádoucí účinek této věty spočívá v tom, že je letecká společnost nucena provozovat změněný letištní čas po dobu až sedmi měsíců. DE a FR navrhly kompromisní znění omezující povinnost leteckých dopravců provozovat změněné letištní časy pouze po dobu, během níž jim byly přiděleny v rámci dotčeného naplánovaného období letištního řádu.

V. DALŠÍ OTÁZKY

Místní zásady (čl. 8 odst. 4 poznámka pod čarou 38, čl. 9 odst. 8 poznámka pod čarou 42)

Návrh Komise stanoví, že členské státy mohou po obdržení poradního stanoviska od koordinačního výboru přijmout místní zásady za předpokladu, že o tom byla informována Komise a nevznesla proti přijetí do tří měsíců žádné námitky. Většina delegací na zasedání Coreperu navrhla vypuštění posledních dvou pododstavců odstavce 4 a upřednostnila méně normativní přístup ohledně možného obsahu místních zásad. V prvním pododstavci je specifikováno, že by se výše uvedené místní zásady mohly týkat přidělování letištních časů, sledování jejich využití nebo změn délky série letištních časů. Ve druhém pododstavci se stanovily tři konkrétní podmínky, na jejichž základě by Komise mohla odmítnout přijetí místních zásad letišťem. UK a Komise jsou proti tomuto vypuštění. Domnívají se, že tato ustanovení jsou důležitá pro doplnění předchozího odstavce a pro objasnění možného obsahu a přijetí podmínek pro místní zásady.

Odejmutí letištních časů z důvodů zneužití (čl. 9 odst. 5 poznámka pod čarou 41)

DE podporované FR by si přálo jako možnost stanovit povinnost koordinátora odejmout letištní časy, pokud letecká společnost dovolí jinému leteckému dopravci využití jejích leteckých časů bez toho, aby byly splněny podmínky podle čl. 9 odst. 5. Tyto delegace uvádějí, že v případě oprávněných důvodů může být zneužití prominuto. DE podporované NL navrhuje jiné znění, které by umožnilo koordinátorovi učinit doporučení ohledně sankcí, které by mohly být v takovém případě vnitrostátními orgány uloženy.

Poplatky za rezervaci letištních časů (článek 11, poznámky pod čarou 54 a 59)

Kompromisní znění předsednictví ohledně čl. 11 odst. 1 stanoví, že na žádost řídicího orgánu letiště může členský stát rozhodnout o využití systému letištních poplatků k potrestání leteckých společností za opožděné vrácení letištních časů do fondu. CZ, UK a Komise upřednostňují, aby toto rozhodnutí bylo ponecháno na řídicím orgánu letiště, bez účasti členských států.

DE navrhuje, že by koordinátor neměl mít povinnost zaslat řídicímu orgánu letiště všechny informace nezbytné k zavedení poplatku za rezervaci letištních časů a že by měl pouze zajistit, aby byly řídicímu orgánu letiště všechny takové informace, které má k dispozici, zpřístupněny.

Letištní časy zrušené v důsledku svátků (čl. 10 odst. 4a poznámka pod čarou 48)

Na zasedání Coreperu bylo dohodnuto, že do znění čl. 10 odst. 4 budou zapracována slova „zřejmou část série letištních časů“, a proto FR, NL a UK navrhuje vypuštění čl. 10 odst. 4a, který se tak stává nadbytečným. Tento odstavec by byl býval nezbytný k tomu, aby se leteckým dopravcům umožnilo vrátit do fondů letištní časy zrušené v důsledku svátků, avšak po zapracování výše uvedeného znění by to již nebylo nutné, protože taková zrušení je možno vyřešit tím, že letečtí dopravci mohou vrátit části sérií a současně si mohou ponechat svá historická práva na celé série.

Další připomínky a výhrady vyjádřené delegacemi jsou uvedeny v poznámkách pod čarou v příloze I této zprávy.

UK má výhradu parlamentního přezkumu.

Komise si plně vyhrazuje postoj k celému kompromisnímu znění návrhu. Komise se domnívá, že znění předsednictví snižuje přínos, pokud jde o mobilitu občanů uvedenou v návrhu Komise (24 milionů dalších cestujících ročně a hospodářský přínos ve výši 5 miliard EUR během let 2012 až 2025) Zásadní výhrady přetrvávají vůči poměru 85/15 a vůči využití letištního času obecně, vůči mechanismu rezervace letištních časů a vůči případnému omezení bránicímu sekundárnímu trhu. Další obavy se týkají transparentnosti koordinace a postupu přidělování letištních časů, soudržnosti letištních časů a letových plánů, vztahů se třetími zeměmi, vypuštění aktů v přenesené pravomoci a odkazů na doporučení, pokyny a zásady v souvislosti s prováděcími opatřeními.

Komise se dále rovněž domnívá, že některé změny navržené ve znění předsednictví znamenají změny kodifikované části návrhu. Komise se domnívá, že změny tohoto druhu se odchyľují od ustanovení interinstitucionální dohody o systematictějšímu využívání metody přepracování právních aktů (2002/ C 77/01). Proto by Komise v případech, kdy nenavrhl změny kodifikované části, v duchu výše uvedené interinstitucionální dohody přijala pouze ty změny, které byly navrženy v průběhu legislativního procesu jako nezbytné z důvodu soudržnosti a jasnosti.

VI. ZÁVĚRY

S ohledem na výše uvedené se Rada vyzývá, aby na svém zasedání konaném dne 29. října 2012 posoudila znění uvedené v příloze I této zprávy, aby vyřešila poslední přetrvávající otázky, aby přijala obecný přístup a aby do svého zápisu z jednání vložila prohlášení uvedené v příloze II této zprávy.

2011/0391 (COD)

Návrh

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY
o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Evropské unie**

(přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru²,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů³,

v souladu s řádným legislativním postupem,

² Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

³ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství⁴ bylo několikrát podstatně změněno⁵. Vzhledem k novým změnám by uvedené nařízení mělo být v zájmu srozumitelnosti a přehlednosti přepracováno.
- (2) Nařízení (EHS) č. 95/93 zásadně přispělo k realizaci vnitřního trhu v oblasti letecké dopravy a k rozvoji vztahů mezi Unií, jejími členskými státy a třetími zeměmi díky tomu, že zajistilo přístup na přetížená letiště Unie na základě neutrálních, transparentních a nediskriminačních pravidel.
- (3) Existuje však rostoucí nerovnováha mezi rozvojem leteckého dopravního systému v Evropě a kapacitou některých letištních infrastruktur uspokojit požadavky. Následkem toho je narůstající počet přetížených letišť v Unii.
- (4) Systém přidělování letištních časů zavedený v roce 1993 nezajišťuje jejich optimální přidělování a využívání, a tím ani optimální přidělování a využívání letištní kapacity. V situaci rostoucího přetížení letišť a omezeného rozvoje významných nových letištních infrastruktur představují letištní časy vzácný zdroj. Přístup k takovým zdrojům má zásadní význam pro poskytování služeb letecké dopravy a pro zachování efektivní hospodářské soutěže. Za tímto účelem je třeba přidělování a využívání letištních časů ze fektivnit zavedením tržních mechanismů, zajištěním toho, že nevyužívané letištní časy budou co nejdříve a transparentním způsobem dány k dispozici zainteresovaným provozovatelům, a posílením základních zásad systému, pokud jde o přidělování, řízení a využívání letištních časů. I když historické letištní časy splňují potřebu stability letových řádů pro letecké společnosti, při příležitosti budoucího hodnocení uplatňování tohoto nařízení je dále možné zavést postupně další tržní mechanismy, jako je stažení historických letištních časů a jejich prodej v dražbě.

⁴ Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1.

⁵ Viz příloha I.

- (5) Systém přidělování letištních časů na letištích Unie je proto třeba upravit.
- (6) Přidělování letištních časů na přetížených letištích by mělo být i nadále založeno na neutrálních, transparentních a nediskriminačních pravidlech.
- (7) Současný systém přidělování letištních časů je třeba přizpůsobit rozvoji tržních mechanismů využívaných na některých letištích pro převod nebo výměnu letištních časů. Komise se ve svém sdělení ze dne 30. dubna 2008 o uplatňování nařízení č. 95/93 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství⁶ zavázala, že pokud se ukáže, že je z důvodu hospodářské soutěže či z jiných důvodů zapotřebí stávající právní předpisy změnit, předloží příslušný návrh.
- (8) Zkušenosti ukazují, že sekundárnímu trhu s letištními časy – tedy výměně letištních časů za peněžní nebo jinou náhradu – chybí jednotný a soudržný právní rámec zaručující transparentnost a ochranu hospodářské soutěže. Je proto třeba stanovit rámec pro sekundární trh s letištními časy v Unii.
- (9) Transparentnost informací je hlavním prvkem pro zajištění objektivního postupu pro přidělování letištních časů. Je proto třeba tuto transparentnost posílit a zohlednit technologický pokrok.
- (10) Měla by být přijata ustanovení umožňující vstup nových subjektů na trh Unie. Zkušenosti ukazují, že se současnou definicí nově vstupujícího dopravce se nepodařilo plně podpořit hospodářskou soutěž, a tato definice by tedy měla být účelně změněna. Mimo jiné je nutné bojovat proti jejímu zneužívání tím, že se omezí možnost provozovatelů využívat postavení nově vstupujícího dopravce, pokud k příslušnému datu na daném letišti společně se svou mateřskou společností, svými dceřinými společnostmi nebo dceřinými společnostmi své mateřské společnosti drží více než 10 % celkového počtu přidělených letištních časů. Za nově vstupujícího dopravce by rovněž neměl být považován letecký dopravce, jenž převedl letištní časy, které získal jako nově vstupující dopravce, aby mohl tohoto postavení opětovně využívat.

⁶ KOM(2008)227.

- (11) Je třeba zrušit přednost poskytovanou leteckému dopravci žadajícímu série letištních časů na letišti pro pravidelnou osobní dopravu bez mezipřistání mezi tímto letišťem a regionálním letišťem, pokud je taková situace již řešena předností poskytnutou leteckému dopravci žadajícímu série letištních časů na letišti pro pravidelnou osobní dopravu bez mezipřistání mezi dvěma letišti v Unii.
- (12) Je také třeba předcházet situacím, kdy jsou následkem nedostatku letištních časů výhody liberalizace nerovnoměrně rozprostřeny a hospodářská soutěž je narušena.
- (13) Pokrok dosažený při realizaci jednotného evropského nebe má významný dopad na postup přidělování letištních časů. Zavedení systémů sledování výkonnosti, v jejichž rámci poskytovatelé letových navigačních služeb a uživatelé vzdušného prostoru podléhají pravidlům dozoru a zvyšování výkonnosti, stejně jako funkce řízení sítě založená na realizaci evropské sítě leteckých tratí a na centrálním uspořádání letového provozu si vyžadují aktualizaci pravidel pro přidělování letištních časů. Je proto nezbytné vytvořit odpovídající rámec umožňující zapojení manažera struktury vzdušného prostoru, orgánu pro kontrolu výkonnosti a vnitrostátních dozоровých orgánů do postupu určení letištní kapacity a koordinačních parametrů. Měla by být rovněž vytvořena nová kategorie letišť významných pro tuto síť, aby se umožnila lepší reakce sítě v krizových situacích.
- (14) Měl by být zajištěn lepší soulad mezi letovými plány a letištními časy s cílem zlepšit využití letištní kapacity a zlepšit přesnost letů.
- (15) Členský stát příslušný pro letiště s plánovaným provozem nebo koordinované letiště by měl zajistit jmenování letištního zprostředkovatele nebo koordinátora s nezpochybnitelnou neutralitou. Za tímto účelem by měla být úloha koordinátorů posílena. Je proto třeba stanovit právní, organizační, rozhodovací a finanční nezávislost koordinátora na veškerých zúčastněných stranách, členském státu a orgánech na tomto členském státě závislým. Aby se zabránilo ovlivnění činnosti koordinátora nedostatkem lidských, technických nebo finančních zdrojů nebo odborných znalostí, musí členský stát koordinátorovi zajistit zdroje, které mu umožní řádně provádět jeho činnost.

- (16) Je třeba zavést další povinnosti pro letecké dopravce, pokud se týká předávání informací koordinátorovi. Rovněž je třeba stanovit další sankce v případě opomenutí předat informace nebo předání nesprávných nebo zavádějících informací. V případě letišť, která jsou součástí sítě, by letečtí dopravci měli mít povinnost sdělit své záměry ohledně letu nebo další relevantní informace požadované koordinátorem nebo letištním zprostředkovatelem.
- (17) Unie by měla usnadňovat spolupráci mezi koordinátory a letištními zprostředkovateli, aby jim umožnila výměnu osvědčených postupů, s cílem vytvořit v budoucnu evropského koordinátora.
- (18) Letiště může být určeno jako koordinované letiště, pokud jsou dodrženy zásady transparentnosti, neutrality a nediskriminace, jakož i podmínky uvedené v tomto nařízení.
- (19) Rozhodnutí koordinovat letištní provoz by mělo být učiněno členským státem odpovědným za toto letiště, a to na základě objektivních kritérií. Vzhledem k pokroku dosaženému při realizaci jednotného evropského nebe a ve funkci manažera struktury vzdušného prostoru je na místě sblížit metodiky analýzy letištní kapacity v zájmu zajištění lepšího fungování evropské sítě uspořádání letového provozu.
- (20) Je nutné stanovit postup, kterým členský stát rozhodne o změně určení koordinovaného letiště nebo letiště s plánovaným provozem a určí je následně jako letiště s plánovaným provozem, případně jako letiště, které nemá určeno postavení.
- (21) Doba platnosti série letištních časů by měla být omezena na období letového řádu, pro něž je tato série poskytnuta. Přednost pro přidělení série letištních časů, a to i historických, by měla vzniknout přidělením nebo potvrzením ze strany koordinátora.
- (22) Za stanovených podmínek je nezbytné zachovat zvláštní opatření pro zachování přiměřené vnitrostátní letecké dopravy do regionů daného členského státu nebo států, pokud byl stanoven závazek veřejné služby.

- (23) Jelikož environmentální aspekty je možné zohlednit v koordinačních parametrech a regionální obslužnost lze plně zajistit v rámci závazků veřejné služby, zkušenosti neprokázaly užitečnost místních pravidel. Kromě toho nelze vyloučit, že taková pravidla nepovedou k diskriminaci při přidělování letištních časů. Je proto třeba omezit možnost použití místních pravidel. Veškerá technická, provozní, výkonnostní a environmentální omezení, která musí uplatňovat koordinátoři nebo letištní zprostředkovatelé, musí být definována v koordinačních parametrech. Použití místních pravidel by se tak omezilo na dozor nad využitím letištních časů a na možnost omezit délku série letištních časů v případech stanovených tímto nařízením. V zájmu podpory lepšího využití letištní kapacity je třeba posílit dvě základní zásady přidělování letištních časů, tj. definici série letištních časů a výpočet historických letištních časů. Současně je třeba zdokonalit rámec pro flexibilitu udělenou leteckým dopravcům, aby se zabránilo narušení trhu při uplatňování tohoto nařízení v různých členských státech. Je proto třeba podpořit lepší využití letištní kapacity.
- (24) Aby se letečtí dopravci mohli přizpůsobit situacím krajní naléhavosti, jako je výrazný pokles objemu dopravy nebo hospodářská krize s vážným dopadem na činnost leteckých dopravců a postihující velkou část období letového řádu, je třeba umožnit Komisi přijímání naléhavých opatření s cílem zajistit soudržnost opatření, která mají přijmout koordinovaná letiště. Tato opatření by leteckým dopravcům umožnila zachovat si přednost v přidělování stejných sérií na následující období letového řádu, i když nebyla dosažena hodnota 85 %.
- (25) Úloha koordinačního výboru by měla být dvojnásobně posílena. Za prvé by ke sledování schůzí výboru měl být přizván manažer struktury vzdušného prostoru, orgán pro kontrolu výkonnosti a vnitrostátní dozоровý orgán. Za druhé by jedním z úkolů koordinačního výboru mohlo být předkládání návrhů nebo doporučení koordinátorovi a/nebo členskému státu ohledně veškerých otázek týkajících se kapacity letiště, zejména v souvislosti s realizací jednotného evropského nebe a fungováním evropské sítě uspořádání letového provozu. Výbor by také měl mít možnost poskytovat orgánu pro kontrolu výkonnosti a vnitrostátnímu dozоровému orgánu stanoviska ohledně vztahu mezi koordinačními parametry a klíčovými ukazateli výkonnosti navrženými poskytovateli letových navigačních služeb.

- (26) Zkušenost ukazuje, že velké množství letištních časů je vráceno do fondu příliš pozdě na to, aby mohly být účelně přerozděleny. Je proto třeba povzbudit řídicí orgány letiště, aby využívaly systém letištních poplatků způsobem odrazujícím od takového chování. Řídicí orgány letiště by využitím tohoto mechanismu nicméně neměly leteckým dopravcům bránit ve vstupu na trh nebo v rozvoji služeb.
- (27) Je žádoucí, aby třetí země poskytovaly leteckým dopravcům Unie rovnocenné zacházení.
- (28) Použitím ustanovení tohoto nařízení by neměla být dotčena pravidla hospodářské soutěže stanovená Smlouvou o fungování Evropské unie (SFEU), zejména články 101, 102 a 106.
- (29) [...].⁷
- (30) Za účelem stanovení metodiky pro vypracování analýzy kapacity a poptávky by měla být pravomoc k přijímání aktů v souladu s článkem 290 SFEU přenesena na Komisi, pokud jde o [obsah a rozsah]. Je obzvláště důležité, aby Komise v průběhu svých přípravných prací vedla příslušné konzultace, mimo jiné na odborné úrovni.
- (31) Je třeba, aby Komise při přípravě a vypracování aktů v přenesené pravomoci dbala na to, aby příslušné dokumenty byly současně, včas a vhodným způsobem předávány Evropskému parlamentu a Radě.

⁷ Při řešení problému, jak zohlednit otázku Gibraltaru, je třeba vyčkat na výsledek jednání mezi Španělskem a UK.

- (32) V zájmu zajištění jednotného provádění tohoto nařízení je třeba svěřit Komisi prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí.⁸
- (33) Pro přijímání prováděcích aktů týkajících se vytvoření evropského koordinátora, vzoru výroční zprávy o činnosti koordinátora a letištního zprostředkovatele a rozhodnutí o tom, že jeden nebo více členských států musí přijmout opatření pro nápravu diskriminačního přístupu třetí země vůči leteckým dopravcům Unie, by se měl použít přezkumný postup.
- (34) Komise by měla v souladu s přezkumným postupem přijmout okamžitě použitelné prováděcí akty, pokud to v řádně odůvodněných případech, kdy je nezbytné zajistit kontinuitu historických letištních časů, vyžadují důvody krajní naléhavosti.
- (35) Toto nařízení by mělo být přezkoumáno po stanovené době používání za účelem posouzení jeho funkčnosti.
- (36) Vzhledem k tomu, že cílů tohoto nařízení – tedy jednotnějšího uplatňování právních předpisů Unie týkajících se letištních časů – nelze uspokojivě dosáhnout na úrovni členských států, a vzhledem k významu přeshraničního rozměru letecké dopravy jich lze lépe dosáhnout na úrovni Unie, může EU přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů,

⁸ Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Oblast působnosti a definice

Článek 1

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na letiště Unie.
2. [...] ⁹.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se:

- 1) „letištním časem“ rozumí povolení, které vydal koordinátor v souladu s tímto nařízením, k užívání veškeré letištní infrastruktury, která je nezbytná pro přilet nebo odlet u letecké dopravní služby¹⁰ provozované na koordinovaném letišti v určitý den a čas, které koordinátor přidělil v souladu s tímto nařízením;

⁹ Při řešení problému, jak zohlednit otázku Gibraltar, je třeba vyčkat na výsledek jednání mezi Španělskem a UK.

¹⁰ Předsednictví upozorňuje na skutečnost, že „letecká dopravní služba“ není ve stávajícím nařízení definována, ale je definována v čl. 2 odst. 4 nařízení 1008/2008, kde vylučuje všeobecné letectví.

2) „nově vstupujícím dopravcem“ rozumí:

- a) letecký dopravce žádající letištní čas jako jednu ze součástí série letištních časů na letišti pro kterýkoli den, přičemž pokud by byla jeho žádost přijata, bude v daný den na daném letišti celkem disponovat méně než pěti letištními časy; nebo
- b) letecký dopravce, který žádá série letištních časů pro pravidelnou osobní dopravu bez mezipřistání mezi dvěma letišti Unie, kde nejvýše dva jiní letečtí dopravci provozují stejnou dopravu bez mezipřistání mezi těmito letišti v daný den, přičemž pokud by byla jeho žádost přijata, bude disponovat méně než devíti letištními časy na daném letišti v daný den pro danou dopravu bez mezipřistání.

Letecký dopravce, který společně se svou mateřskou společností, svými vlastními dceřinými společnostmi nebo s dceřinými společnostmi své mateřské společnosti disponuje více než 10 % všech letištních časů, které jsou pro daný den na určitém letišti přiděleny, se nepovažuje za dopravce nově vstupujícího na dané letiště.

[...] *(přesunuto do čl. 10a odst. 2a)*

- 3) „obdobím letového řádu“ rozumí letní nebo zimní období, jak je používáno v letových řádech leteckých dopravců v souladu s celosvětovými zásadami stanovenými v odvětví letecké dopravy;
- 4) „leteckým dopravcem Unie“ rozumí letecký dopravce s platnou provozní licencí vydanou členským státem v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství¹¹;
- 4a) „příslušnými orgány vydávajícími licenci“ rozumí orgány definované v čl. 2 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství;

¹¹ Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3.

- 5) „leteckým dopravcem“ rozumí podnik letecké dopravy, který má nejpozději k 15. lednu pro následující letní období letového řádu nebo k 15. srpnu pro následující zimní období letového řádu platnou provozní licenci nebo obdobné povolení, a
- pro účel článků 6, 9, 10, 11 a 13 zahrnuje definice leteckého dopravce provozovatele letecké dopravy pro vlastní potřebu;
 - pro účel článků 5, 7, 17 a 18 zahrnuje definice leteckého dopravce veškeré provozovatele civilních letadel;
- 6) „skupinou leteckých dopravců“ rozumí dva nebo více leteckých dopravců, kteří provádějí za účelem provozování určité letecké dopravní služby společný provoz, provoz na základě koncese nebo společné označování linek;
- 7) „poskytovatelem letových navigačních služeb“ rozumí poskytovatel letových navigačních služeb ve smyslu čl. 2 odst. 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe¹²;
- 8) „poskytovatelem služeb pozemního odbavování“ rozumí každý poskytovatel služeb pozemního odbavování ve smyslu článku [...] nařízení č. [...] (o službách pozemního odbavování) nebo každý uživatel letiště ve smyslu článku [...] nařízení č. [...] (o službách pozemního odbavování) provádějící pozemní odbavování vlastními silami ve smyslu článku [...] nařízení č. [...] (o službách pozemního odbavování);
- 9) [...];

¹² Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

- 10) „letišťem s plánovaným provozem“ rozumí letiště, kde v určitých obdobích dne, týdne nebo roku může vzniknout provozní přetížení, které může být řešeno dobrovolnou spoluprací mezi leteckými dopravci, a kde byl určen letištní zprostředkovatel, aby usnadnil provoz leteckých dopravců, kteří na tomto letišti provozují nebo hodlají provozovat služby;
- 11) „koordinovaným letišťem“ rozumí letiště, kde je pro přilet nebo odlet u určité letecké dopravní služby nezbytné, aby letecký dopravce nebo jiný provozovatel letadla měl koordinátorem přidělený letištní čas s výjimkou státních letů, nouzových situací¹³ a humanitárních letů;
- 12) „řídícím orgánem letiště“ rozumí orgán, který má ve spojení s dalšími činnostmi nebo bez vztahu k nim podle právních a správních předpisů nebo smluv Unie nebo podle vnitrostátních právních a správních předpisů nebo smluv za úkol správu a řízení infrastruktury letiště a koordinaci činností různých hospodářských subjektů přítomných na daném letišti a dohled nad těmito činnostmi;
- 13) „sérií letištních časů“ rozumí alespoň 5 letištních časů pro období letového řádu, které jsou požadovány pro stejnou dobu ve stejný den v týdnu pro týdny jdoucí po sobě a koordinátorem na tomto základě přidělovány, nebo pokud to není možné, přidělovány přibližně ve stejný čas;
- 14) „leteckou dopravou pro vlastní potřebu“ rozumí úsek všeobecného letectví, který se vztahuje na provozování nebo užívání letadel pro přepravu cestujících nebo zboží jako pomocné činnosti podnikání, přičemž jde o provoz letadel, který není obecně považován za přístupný pro veřejnost a jejichž piloty jsou osoby, které mají alespoň platný průkaz způsobilosti obchodního pilota s přístrojovou kvalifikací;

¹³ Podle názoru Komise je nezbytné objasnit, že se výrazem „nouzová situace“ rozumí pouze potřeba vzletu či přistání u konkrétního letu za mimořádné situace.

- 15) „koordinačními parametry“ z provozního hlediska rozumí výraz pro veškerou kapacitu dostupnou na letišti pro přidělení letištních časů nebo plánování provozu během každého období letového řádu a provozní pravidla ohledně využití kapacity, přičemž tyto parametry odrážejí všechny technické, provozní a environmentální faktory včetně výjimečných okolností, které mají vliv na výkonnost letištní infrastruktury a její jednotlivé podsystémy;
- 16) „letovým plánem“ rozumí specifické informace o plánovaném letu nebo části letu letadla poskytnuté stanovišti letových provozních služeb;
- 17) „pravidelnými leteckými službami“ rozumí série letů, která má vlastnosti definované v čl. 2 bodu 16 nařízení (ES) č. 1008/2008;
- 18) „programovanou nepravidelnou leteckou službou“ rozumí série letů, které nejsou pravidelnými leteckými službami, avšak jsou provozovány s takovou pravidelností nebo četností, že tvoří zřejmou systematickou řadu, i když tyto lety neobsluhují vždy stejnou trať;¹⁴
- 19) „manažerem struktury vzdušného prostoru“ rozumí subjekt vytvořený na základě čl. 6 odst. 6 nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi¹⁵;
- 20) „orgánem pro kontrolu výkonnosti“ rozumí subjekt vytvořený na základě čl. 11 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004;
- 21) „vnitrostátním dozorovým orgánem“ rozumí subjekt nebo subjekty určené nebo zřízené členskými státy k výkonu funkce vnitrostátního orgánu v souladu s článkem 4 nařízení (ES) č. 549/2004.

¹⁴ Bude doplněn bod odůvodnění objasňující, že tato definice zahrnuje „leteckou dopravu pro vlastní potřebu“: „*Nepravidelná letecká doprava přispívá k regionální soudržnosti a konkurenceschopnosti. Pokud provozovatelé pravidelně využívají pro tuto dopravu letištní časy na letišti, jež spadá do oblasti působnosti tohoto nařízení, měla by být dána přednost žádostem o další využívání těchto letištních časů, i když se nevztahují na stejné trasy.*“

¹⁵ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.

Určení letišť

Článek 3

Podmínky pro koordinaci nebo plánování provozu na letišti

1. Členské státy nejsou povinny určit kterékoli letiště jako letiště s plánovaným provozem nebo koordinované letiště, s výjimkou případů, kdy se postupuje v souladu s ustanoveními tohoto článku. Členské státy nemohou určit žádné letiště jako koordinované letiště jinak než podle odstavců 3 až 3c.
2. Členský stát však může stanovit, že kterékoli letiště je určeno jako letiště s plánovaným provozem, pokud jsou dodrženy zásady transparentnosti, neutrality a nediskriminace.
3. Příslušný členský stát zajistí, aby na letišti, které nemá určeno postavení, nebo na letišti s plánovaným provozem řídicí orgán letiště nebo jiný příslušný orgán provedl řádnou analýzu kapacity a poptávky, pokud to uvedený členský stát považuje za nezbytné nebo do jednoho roku:
 - i) na základě písemné žádosti leteckých dopravců, kteří zastupují více než polovinu provozu letiště, nebo řídicího orgánu letiště, jestliže považují kapacitu za nedostatečnou pro současný nebo plánovaný provoz na určitá období; nebo
 - ii) na žádost Komise, zejména pokud nově vstupující dopravci čelí závažným obtížím v zajištění možnosti přistání nebo vzletů na dotčeném letišti nebo pokud manažer struktury vzdušného prostoru doloží, že je to nezbytné pro zajištění soudržnosti provozního plánu letiště s operačním plánem sítě v souladu s čl. 6 odst. 7 nařízení Komise (EU) č. 677/2011 ze dne 7. července 2011, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro funkce sítě uspořádání letového provozu (ATM)¹⁶.

¹⁶ Úř. věst. L 185, 15.7.2011, s. 1.

- 3a. Tato analýza by měla určit nedostatky v kapacitě, přičemž zohlední environmentální omezení dotčeného letiště. Analýza zváží možnosti překonání zjištěných nedostatků pomocí nové nebo upravené infrastruktury, provozních nebo jiných změn a zváží i předpokládaný časový harmonogram pro vyřešení těchto obtíží.
- 3b. Analýza vychází z pokynů¹⁷ vypracovaných Komisí prostřednictvím prováděcích aktů¹⁸. Tyto pokyny se omezí na kategorie údajů a nástroje, jež mají být použity, a zohlední odlišné potřeby plánování v případě zvláštních událostí podle odstavce 7. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2.

Před vstupem aktu uvedeného v tomto odstavci v platnost vychází analýza z obecně uznávaných postupů.

- 3c. Členské státy zajistí, aby byla analýza aktualizována, pokud se použije odstavec 6, pokud změny na letišti podstatně ovlivňují kapacitu letiště a způsob jejího využívání, nebo případně na žádost koordinačního výboru. Analýza a způsob jejího provedení jsou k dispozici zúčastněným stranám, které si analýzu vyžádaly, a na požádání i ostatním dotčeným stranám. Zároveň se analýza předává Komisi.
4. Na základě analýzy členský stát projedná stav kapacity na letišti s řídicím orgánem letiště, leteckými dopravci, kteří pravidelně užívají letiště, jejich zastupujícími organizacemi, zástupci všeobecného letectví, kteří pravidelně užívají letiště, orgány řízení letového provozu a případně s koordinátorem nebo letištním zprostředkovatelem.
5. [...]. *(přesunuto do čl. 3 odst. 10a)*

¹⁷ Bude doplněn bod odůvodnění pro objasnění skutečnosti, že pokyny nepředstavují závazné právní akty.

¹⁸ Výhrada Komise ke změně aktu v přenesené pravomoci na prováděcí akt a k pojmu „pokyny“.

6. Pokud u jednoho nebo více období letového řádu vyvstanou kapacitní obtíže podložené analýzou podle odstavce 3, zajistí členský stát, aby letiště bylo pro tato období určeno jako koordinované pouze v případě, že:
- a) povaha nedostatků je natolik závažná, že na letišti nelze zabránit podstatným zpožděním, nebo je kapacita, jak je stanovena v souladu s odst. 3a, nedostatečná pro uspokojení stávající nebo plánované poptávky a
 - b) není žádná možnost v krátké době tyto obtíže vyřešit¹⁹.
7. Odchylně od odstavce 6 mohou členské státy určit letiště jako koordinované za výjimečných okolností, jako jsou zvláštní události, a to na přiměřenou dobu. Tato doba může být kratší než období letového řádu.
- 7a. Odchylně od odstavců 3 až 4, 6 a 10a může²⁰ členský stát v mimořádných situacích určit dotčená letiště jako koordinovaná na přiměřenou dobu, jež může být kratší než období letového řádu²¹.
8. Pokud aktualizovaná analýza kapacity a poptávky na koordinovaném letišti nebo na letišti s plánovaným provozem prokáže, že je na tomto letišti dosaženo dostatečné kapacity pro současný nebo plánovaný provoz, může členský stát po konzultaci se subjekty uvedenými v odstavci 4 změnit jeho určení na letiště s plánovaným provozem nebo na letiště, které nemá určeno postavení.
9. [...]

¹⁹ Předsednictví navrhuje, aby byla potřeba koordinace letiště v návaznosti na neúspěšné plánování provozu zohledněna v tomto bodu odůvodnění: „*Neúspěšná snaha vyřešit na letištích s plánováním provozu kapacitní obtíže prostřednictvím dobrovolných úprav plánování, zejména plynou-li tyto obtíže z neuspokojivé spolupráce leteckých dopravců, by měla být považována za jeden z důvodů k určení takového letiště za koordinované.*“

²⁰ BE navrhuje obnovit toto znění: „*nebo orgán určený členským státem*“.

²¹ Komise navrhuje, aby postupy a povinnosti ve spojitosti s koordinací za mimořádných situací byly zveřejněny předem: „*Členské státy zajistí, aby postupy pro koordinaci v takové situaci byly transparentní a nediskriminační.*“

10. Pokud je přijato rozhodnutí podle odstavců 6 nebo 8, sdělí je členský stát subjektům uvedeným v odstavci 4 a letištnímu koordinátorovi nebo zprostředkovateli nejpozději 1. dubna pro nadcházející zimní období letového řádu a nejpozději 1. září pro nadcházející letní období letového řádu.
- 10a. Poté, co požádá manažera struktury vzdušného prostoru o vydání stanoviska, může Komise členskými státy činit doporučení ohledně určování kapacity ve vztahu k potřebám fungování sítě. *(přesunuto z čl. 3 odst. 5)*

Článek 4

Koordinační parametry

1. ²²Na koordinovaných letištích a, považuje-li to členský stát za nezbytné, na letištích s plánovaným provozem zajistí příslušný členský stát dvakrát ročně stanovení koordinačních parametrů, přičemž bere v úvahu všechna významná technická²³, provozní a environmentální omezení a všechny jejich změny. V případě koordinovaných letišť a letišť s plánovaným provozem se taková omezení sdělí Komisi přinejmenším v případech, kdy od předchozí **analýzy kapacity a poptávky** došlo k významným změnám²⁴.

Za účelem přezkumu omezení a plnění doporučení může být Komisi nápomocen manažer struktury vzdušného prostoru.

²² Bude doplněn tento bod odůvodnění: „Komise může učinit doporučení členskými státy podle článků 3 a 4 tohoto nařízení. Tato doporučení nebudou pro členské státy v žádném případě považována za závazná.“

²³ Vypuštěný text uvádějící, že stanovení koordinačních parametrů bude zahrnovat „vymezení odpovídajících koordinačních lhůt“, bude uveden v bodě odůvodnění.

²⁴ Výhrada Komise k novému znění na konci odstavce 1. Komise se domnívá, že „předchozí období letového řádu“ je důležitý odkaz.

Určování koordinačních parametrů je založeno na objektivní analýze možností uspokojení letového provozu, přičemž se zohlední různé typy provozu na letišti, očekávané provozní přetížení vzdušného prostoru během koordinačního období a stav kapacity.

2. V případě koordinovaných letišť je před konečným rozhodnutím o koordinačních parametrech v koordinačním výboru podrobně projednáváno určení parametrů a použítá metodika, jakož i veškeré související změny s cílem zvýšit na optimální úroveň kapacitu a počet letištních časů dostupných pro přidělení. Zúčastněným stranám se na žádost poskytnou všechny relevantní doklady.
3. Určením koordinačních parametrů není dotčena povinnost zajistit transparentní, neutrální a nediskriminační charakter přidělování letištních časů.
4. Členské státy zajistí, aby byly koordinační parametry sděleny koordinátorovi a letištnímu zprostředkovateli v dostatečném předstihu před počátečním podáním letištních časů pro účely konference o letových řádech.
5. [...]

Článek 5

Letištní zprostředkovatel a koordinátor

1. Členský stát příslušný pro letiště s plánovaným provozem nebo pro koordinované letiště zajistí určení způsobilé fyzické nebo právnické osoby jako letištního zprostředkovatele nebo jako koordinátora letiště po konzultaci s leteckými dopravci, kteří pravidelně používají letiště, jejich zastupujícími organizacemi, řídicím orgánem letiště a koordinačním výborem, pokud takový výbor existuje. Stejný letištní zprostředkovatel nebo koordinátor může být určen pro více než jedno letiště.

2. Členské státy povzbuzují úzkou spolupráci mezi koordinátory a letištními zprostředkovateli za účelem rozvoje společných projektů na úrovni Unie, zejména pokud jde o interoperabilitu rozdílných počítačových systémů používaných koordinátory, zřízení společné databáze a o společné přístupy zaměřené na zvýšení efektivity služeb poskytovaných leteckým dopravcům.
- 2a. Komise usnadňuje úzkou spolupráci mezi koordinátory a letištními zprostředkovateli za účelem rozvoje společných projektů na úrovni Unie a dosažený pokrok konzultuje s členskými státy v souladu s čl. 16 odst. 4.
3. Členský stát odpovědný za letiště s plánovaným provozem nebo pro koordinované letiště zajistí, aby:
 - a) koordinátor a letištní zprostředkovatel²⁵ jednali v souladu s tímto nařízením nezávisle, nestranně, bez diskriminace a transparentním způsobem;
 - b) koordinátor z výkonu svých klíčových funkcí podle tohoto nařízení činil rozhodnutí z právního, funkčního a organizačního hlediska nezávisle na jakékoli jednotlivé zúčastněné straně, na daném členském státu i na orgánech na tomto státu závislých, přičemž kontrolní činnost členského státu se v tomto ohledu omezuje na sledování financování a legality činností koordinátorem vykonávaných;
 - i) přičemž v důsledku této právní nezávislosti mohou být klíčové funkce koordinátora svěřeny pouze fyzické nebo právnické osobě, která není současně poskytovatelem služeb na dotčeném letišti, řídicím orgánem letiště nebo leteckou společností činnou na tomto letišti a která není zapojena do jeho organizačních struktur; a

²⁵ Nezávislost funkce letištního zprostředkovatele může být podrobněji vysvětlena v některém bodě odůvodnění.

- ii) a nezávislost jeho rozhodnutí souvisejících s jeho klíčovými funkcemi a nezávislost jeho vnitřní organizace jsou založeny na skutečnosti, že nedostává pokyny od členského státu, řídicího orgánu letiště, od poskytovatelů služeb činných tamtéž nebo od leteckých společností.
 - c) systém financování činností koordinátora zaručoval nezávislost postavení koordinátora. Systém financování činností letištního zprostředkovatele není v rozporu s povinnostmi letištního zprostředkovatele stanovenými v odst. 3 písm. a).
 - d) [...].
- 3a. Financování uvedené v písmeni c) zajišťují letečtí dopravci činní na koordinovaných letištích a na letištích s plánovaným provozem společně s příslušným řídicím orgánem letiště, a to způsobem zaručujícím, aby finanční zátěž byla mezi ně rozdělena transparentně a nediskriminačně a aby financování nezáviselo z velké části na jediné zúčastněné straně. Systém letištních poplatků se vztahuje k celkovým nákladům služeb poskytnutých koordinátorem nebo letištním zprostředkovatelem.²⁶

Členské státy mohou letišti **nebo jakékoliv organizaci určené členským státem** svěřit výběr příspěvků od letištních dopravců pro účely financování koordinátora nebo letištního zprostředkovatele.

Členské státy dbají na to, aby koordinátor a letištní zprostředkovatel měli k dispozici dostatečné finanční, personální, technické a materiální zdroje, jakož i odborné znalosti.

²⁶ Bude doplněn bod odůvodnění na základě tohoto znění: „*Je-li koordinátor určen pro několik letišť v jednom členském státě, každý letecký dopravce by měl přispět pouze jednou, i když používá v jednom členském státě více letišť.*“ Výhrada Komise: bod odůvodnění není ve stávajícím znění dostatečně jasný. DE má ohledně tohoto bodu odůvodnění obavy a navrhuje toto kompromisní znění: „*Je-li koordinátor určen pro několik letišť v jednom členském státě, členský stát může rozhodnout, že každý letecký dopravce by měl přispět pouze jednou, i když používá v jednom členském státě více letišť.*“

4. Letištní zprostředkovatel a koordinátor se účastní konferencí leteckých dopravců o letových řádech na mezinárodní úrovni i na úrovni unie v souladu s právem Unie.
5. Letištní zprostředkovatel poskytuje leteckým dopravcům poradenství a doporučuje jim náhradní časy příletu nebo odletu v případě očekávaného přetížení provozu letiště.
6. Koordinátor je jedinou osobou příslušnou pro přidělování letištních časů. Přiděluje letištní časy v souladu s tímto nařízením a dbá na to, aby v naléhavých případech mohly být letištní časy přidělovány i mimo pracovní dobu.
7. Letištní zprostředkovatel sleduje soulad provozu leteckých dopravců s doporučenými letovými řády.

Koordinátor sleduje soulad provozu leteckých dopravců s přidělenými letištními časy. Kontrola souladu je prováděna ve spolupráci s řídicím orgánem letiště a s orgány řízení letového provozu a manažerem struktury vzdušného prostoru a zohledňuje čas a ostatní významné parametry vztahující se k dotyčnému letišti.

Všichni letečtí zprostředkovatelé a koordinátoři spolupracují při zjišťování nesrovnalostí v letových řádech a motivují letecké dopravce, aby je odstranili.

8. Plnění funkcí koordinátora a letištního zprostředkovatele, jakož i využívání souvisejících finančních zdrojů mohou podléhat kontrolám iniciovaným v souladu s vnitrostátními právními předpisy členským státem pro stávající rok a pět let předcházejících. Kontroly se mohou týkat rovněž bývalých koordinátorů nebo letištních zprostředkovatelů. Pro účely takových kontrol poskytnou koordinátor a letištní zprostředkovatel veškeré požadované dokumenty, podklady a informace.

Transparentnost činností koordinace a plánování provozu

1. Koordinátor, a považuje-li to členský stát za nezbytné, letištní zprostředkovatel na konci každého období letového řádu předávají dotyčným členským státům a Komisi zprávu o činnosti, popisující obecnou situaci v oblasti přidělování letištních časů nebo plánování provozu, a analyzující zejména uplatňování a článků 13 a 18, jakož i všechny stížnosti podané koordinátnímu výboru ohledně použití článků 9, 10 a 10a a opatření k jejich řešení. Zpráva obsahuje rovněž výsledky aktuálního ročního²⁷ šetření provedeného mezi zúčastněnými stranami ohledně kvality služeb poskytovaných koordinátorem nebo letištním zprostředkovatelem²⁸. Zpráva se na žádost postoupí zúčastněným stranám podle čl. 3 odst. 4.
2. Komise může ohledně zprávy o činnosti i ohledně šetření podle odstavce 1 přijmout dokument s pokyny²⁹. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2.
3. Koordinátor spravuje aktualizovanou elektronickou databázi s bezplatným přístupem, která obsahuje tyto informace:
 - a) historické letištní časy rozčleněné podle leteckých společností a seřazené chronologicky pro všechny letecké dopravce využívající letiště;
 - b) požadované letištní časy rozčleněné podle leteckých dopravců a seřazené chronologicky pro všechny letecké dopravce;

²⁷ NL navrhuje vpustit slovo „ročního“, protože není třeba ročního šetření, a zvyšuje se tak administrativní zátěž.

²⁸ V některém bodu odůvodnění bude vysvětleno, že by se zpráva měla předkládat na konci každého období letového řádu; šetření se oproti tomu provádí jednou ročně. Komise připomíná, že by vzor zprávy měl být závazný, aby bylo možno porovnat informace mezi koordinátory.

²⁹ Komise má k pojmu „dokument s pokyny“ výhradu.

- c) všechny přidělené letištní časy a všechny nevyřízené žádosti o letištní časy rozčleněné podle leteckých dopravců a seřazené chronologicky pro všechny letecké dopravce;
- d) zbývající dostupné letištní časy, pokud možno s uvedením dostupnosti, ve vztahu ke každému typu omezení zohledněnému v koordinačních parametrech. Databáze provozovatelům letadel umožňuje odhadnout dostupnost letištních časů odpovídajících jejich požadavkům;
- e) převedené nebo vyměněné letištní časy s uvedením totožnosti dotčených leteckých dopravců a skutečnosti, zda k převodu nebo výměně došlo za peněžní nebo jinou náhradu. Souhrnné údaje o peněžních náhradách příslušný koordinátor každoročně zveřejňuje;
- f) veškeré informace o koordinačních parametrech.

³⁰Tyto informace se zpřístupní pouze členským státům, manažerovi struktury vzdušného prostoru, koordinátorům, poskytovatelům letových navigačních služeb, Komisi, veškerým leteckým dopravcům³¹ a dotčenému řídicímu orgánu letiště.

Tyto informace jsou soustavně aktualizovány³².

³⁰ Komise upřednostňuje odkaz ke „*zúčastněným stranám*“, jak je uveden v čl. 6 odst. 8 tohoto nařízení. NL navrhuje tuto změnu znění: „*Tyto informace se zpřístupní členským státům, manažerovi struktury vzdušného prostoru, koordinátorům, **letištním zprostředkovatelům, poskytovatelům letových navigačních služeb, Komisi, veškerým leteckým dopravcům a dotčenému řídicímu orgánu letiště. Všechny informace, jež nejsou důvěrné, budou dostupné všem zúčastněným stranám.***“

³¹ Komise má k pojmu „*letecký dopravce*“ výhradu. Komise se domnívá, že by měl být nahrazen termínem „*provozovatel letadla*“, aby mohli mít všichni provozovatelé informace nezbytné pro zažádání o letištní časy.

³² Komise má výhradu k vypuštění této věty.

4. Koordinátor zajišťuje uchování relevantních údajů³³ a jejich přístupnost po dobu nejméně pěti po sobě jdoucích odpovídajících období letového řádu a jejich okamžité bezplatné předání jakémukoliv následnému koordinátorovi na dotčeném letišti.
5. Pokud jsou dostupné příslušné a obecně přijímané normy, které se vztahují na formát informací o letových řádech, použije je letištní zprostředkovatel, koordinátor a letečtí dopravci za předpokladu, že jsou v souladu s právem Unie.

Článek 7

Informace pro letištní zprostředkovatele a koordinátory

1. Letečtí dopravci, kteří provozují nebo hodlají provozovat služby na letišti s plánovaným provozem nebo na koordinovaném letišti, poskytnou letištnímu zprostředkovateli nebo koordinátorovi všechny relevantní důležité informace, které požadují. Pokud se tyto informace změní, letečtí dopravci o dotyčných změnách neprodleně informují letištního zprostředkovatele a koordinátora. Všechny významné informace se poskytnou v podobě a ve lhůtě, kterou stanoví³⁴ letištní zprostředkovatel nebo koordinátor. Při podání žádosti o přidělení letištního času letecký dopravce informuje koordinátora zejména o tom, zda by měl ve vztahu k požadovaným letištním časům postavení nově vstupujícího dopravce v souladu s čl. 2 bodem 2, a oznámí jakýkoli vztah akcionářské povahy s jinými leteckými dopravci činnými na daném letišti.

³³ Bude doplněn bod odůvodnění o přístupnosti koordinačních údajů s cílem zohlednit toto znění: „*seznamu historických letištních časů, jakož i údajů z koordinační databáze pro konkrétní data, zejména pro (lhůtu pro) první podání (žádosti o letištní čas), pro lhůtu pro vracení letištních časů (15. září a 15. ledna), pro data 31. ledna a 31. srpna a pro začátek a konec každého období letového řádu.*“

³⁴ NL navrhuje doplnit: „*jež jsou založeny na mezinárodních průmyslových normách a postupech a jež dále vymezí*“

- 1a. U všech ostatních letišť bez zvláštního postavení mohou členské státy požadovat, aby letečtí dopravci, kteří na letišti provozují nebo hodlají provozovat dopravu, řídicí orgán letiště, poskytovatelé služeb pozemního odbavování a poskytovatelé letových navigačních služeb poskytl na žádost koordinátora nebo letištního zprostředkovatele³⁵ včas veškeré dostupné informace o plánovaných službách leteckých dopravců. Řídicí orgán letiště v takových případech rovněž poskytne informace o dostupné kapacitě.
- 1b. Pro účely dozoru nad využitím přidělených letištních časů v případě všech letišť bez zvláštního postavení poskytne řídicí orgán letiště na žádost koordinátora veškeré dostupné informace o plánovaných službách leteckých dopravců.
- 1c. Letištní zprostředkovatel nebo koordinátor předá manažeru struktury vzdušného prostoru na odůvodněnou žádost veškeré informace uvedené v odstavcích 1 a 1a, jež má k dispozici.
2. Jestliže letecký dopravce neposkytne informace podle odstavce 1 a dostatečně neprokáže existenci polehčujících okolností, nebo poskytne nesprávné nebo klamavé informace, nevezme koordinátor v úvahu žádost nebo žádosti o přidělení letištního času leteckého dopravce, kterého se chybějící, nesprávné nebo klamavé informace týkají. Koordinátor odebere letištní časy nebo série letištních časů, pokud již byly přiděleny, nebo doporučí uplatnění sankcí příslušným orgánem podle vnitrostátního práva. Koordinátor poskytne takovému leteckému dopravci příležitost, aby předložil připomínky.
3. Letištní zprostředkovatel nebo koordinátor, řídicí orgán letiště, orgány řízení letového provozu a manažer struktury vzdušného prostoru si vyměňují veškeré informace, které jsou nezbytné pro výkon jejich povinností, včetně letových údajů a letištních časů, zejména za účelem zajištění uplatňování článku 17.

³⁵ NL navrhuje nahradit výraz „koordinátora nebo letištního zprostředkovatele“ výrazem „manažera struktury vzdušného prostoru“.

Koordinační výbor

1. Členský stát zajistí, aby byl na koordinovaném letišti zřízen koordinační výbor. Stejný koordinační výbor může být určen pro více než jedno letiště. Účast ve výboru je otevřena přinejmenším leteckým dopravcům, kteří pravidelně užívají dotyčné letiště nebo dotyčná letiště, jejich zastupujícím organizacím, řídicímu orgánu letiště, příslušným orgánům řízení letového provozu a zástupcům všeobecného letectví, kteří letiště pravidelně užívají.

Úkolem koordinačního výboru je:

- a) navrhopvat nebo doporučovvat koordinátorovi nebo členskému státu stanoviska:
 - i) k možnostem zvýšení kapacity letiště určeného v souladu s článkem 3 nebo zlepšení jeho využívání;
 - ii) ke koordinačním parametrům, které mají být určeny v souladu s článkem 4;
 - iii) ke způsobům sledování využití přidělených letištních časů;
 - iv) k místním zásadám podle odstavce 4;
 - v) k faktorům ovlivňujícím dopravní podmínky převažující na dotyčném letišti;
 - vi) k vážným potížím pro nově vstupující dopravce podle článku čl. 10a odst. 6;
 - vii) ke všem otázkám, které se vztahují ke kapacitě letiště, zejména ve vztahu k realizaci jednotného evropského nebe a fungování sítě;

viii) ke vztahu mezi koordinačními parametry a klíčovými ukazateli výkonnosti podle definice čl. 2 písm. d) nařízení Komise (EU) č. 691/2010 ze dne 29. července 2010, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě a mění nařízení (ES) č. 2096/2005, kterým se stanoví společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb³⁶.

[...] ³⁷

b) [...]

c) působit mezi všemi dotčenými stranami jako zprostředkovatel řešení stížností, které se týkají přidělování letištních časů podle článku 19.

2. Na zasedání koordinačního výboru jsou jako pozorovatelé přizváni zástupci členských států, koordinátor, manažer struktury vzdušného prostoru, orgán pro kontrolu výkonnosti a vnitrostátní dozorový orgán daného členského státu. V řádně odůvodněných případech se těchto zasedání může jako pozorovatel na vlastní žádost účastnit Komise.

3. Koordinační výbor vypracuje jednací řád, který se mimo jiné vztahuje na účast, volby, četnost zasedání a jednací jazyk nebo jazyky. [...] *(poslední věta přesunuta do odstavce 5)*

4. Kterýkoli člen koordinačního výboru, členský stát nebo koordinátor mohou navrhnout místní zásady. Koordinační výbor navrhané místní zásady projedná a vydá poradní stanovisko. Jakmile členský stát toto stanovisko obdrží, může dotyčné místní zásady přijmout za podmínky, že o nich vyrozuměl Komisi a Komise se do 3 měsíců od takového vyrozumění proti jejich přijetí nevyslovila.

³⁶ Úř. věst. L 201, 3.8.2010, s. 1.

³⁷ Komise má výhradu k vypuštění této věty. Domnívá se, že by její znění mělo být zachováno a na začátek by měla být vložena slova „*V patřičných případech*“, aby byla zajištěna konzistentnost s čl. 3 odst. 3c.

- [...] ³⁸

5. Zpráva o práci koordinačního výboru je zasílána dotčenému členskému státu spolu s uvedením jednotlivých názorů vyjádřených ve výboru. Tato zpráva se rovněž předá orgánu pro kontrolu výkonnosti a manažerovi struktury vzdušného prostoru. *(přesunuto z odstavce 3)*

Přidělování letištních časů

Článek 9

Fond letištních časů

1. Koordinátor sestaví fond, který obsahuje všechny letištní časy. Do fondu se umístí veškerá kapacita nových letištních časů určená členským státem podle článku 4. Do fondu se rovněž umístí všechny série letištních časů, jež splňují podmínky vymezené v čl. 10 odst. 2, přičemž se uvede, kteří letečtí dopravci jsou oprávněni ³⁹ tyto série letištních časů využívat.
 - 1a. Série letištních časů je přidělována z fondu letištních časů pro období letového řádu, pro které byla série vyžadována, a po jeho uplynutí musí být vrácena do fondu letištních časů.
(znění přesunuto z čl. 10 odst. 1)

³⁸ UK má výhradu k vypuštění těchto dvou pododstavců. Komise se domnívá, že je nezbytné vyjasnit požadavky na aktuálně platná pravidla.

³⁹ Komise navrhuje nahradit výraz „jsou oprávněni“ výrazem „mají povolení“.

2. Aniž je dotčen čl. 19 odst. 2 nařízení (ES) č. 1008/2008 a článek 10 tohoto nařízení, jsou letištní časy umístěné ve fondu rozdělovány mezi žadající letecké dopravce podle článků 10 a 10a.

40

3. Aniž je dotčen čl. 10 odst. 2, pokud nemůže být všem požadavkům na letištní časy dotčených leteckých dopravců vyhověno, upřednostní se obchodní letecká doprava, a zejména pravidelná letecká doprava a programovaná nepravidelná letecká doprava. V případě konkurujících požadavků ve stejné kategorii letecké dopravy je upřednostněn celoroční letecký provoz (*přesunuto zpět z článku 10a*).
4. [...] (*přesunuto do článku 10a*)
5. Jsou-li služby provozovány skupinou leteckých dopravců, může o potřebné letištní časy žádat jen jeden ze zúčastněných leteckých dopravců. Letecký dopravce provozující tuto službu je odpovědný za plnění provozního kritéria, které je požadováno pro udělení přednosti podle čl. 10 odst. 2.

Letištní časy přidělené jednomu leteckému dopravci mohou být užity jiným leteckým dopravcem nebo leteckými dopravci, kteří jsou součástí skupiny leteckých dopravců, za předpokladu, že identifikační kód leteckého dopravce, kterému byly letištní časy přiděleny, zůstane pro účely koordinace a kontroly přidělen společnému letu. Dotyčný dopravce za tímto účelem koordinátora vyrozumí o skupině leteckých dopravců, k níž náleží. Po ukončení společného provozu zůstávají takto užívané letištní časy leteckému dopravci, kterému byly původně přiděleny. Letečtí dopravci, kteří jsou součástí dané skupiny, o tomto provozu informují koordinátory, přičemž takový provoz nesmí být zahájen dříve, než jej koordinátor výslovně potvrdí.

⁴⁰ IT navrhuje nový odstavec: „*Letištní časy umístěné do fondu může členský stát rezervovat podle článku 12 tohoto nařízení před přidělením historických letištních časů.*“

Nově vstupujícímu dopravci, jenž je členem skupiny leteckých dopravců, se nejméně po dvě odpovídající období letového řádu neumožní postoupit využití vlastních letištních časů jiným dopravcům z dotyčné skupiny.

Pokud sérii letištních časů přidělenou leteckému dopravci využívá jiný letecký dopravce způsobem, jenž odporuje podmínkám uvedeným v tomto odstavci, koordinátor po konzultaci dotčených leteckých dopravců sérii stáhne⁴¹ a vrátí ji do fondu.

6. [...] (*přesunuto do článku 10a*)

7. Jestliže žádosti o letištní čas nemůže být vyhověno, informuje koordinátor žádajícího leteckého dopravce o důvodech, které k tomu vedly, a uvede nejbližší dostupný letištní čas.
(*přesunuto zpět z článku 10a*)

8. Koordinátor rovněž zohledňuje:

- další pravidla a zásady, které jsou v rámci Unie nebo celosvětově stanoveny odvětvím letecké dopravy, a
- místní zásady podle čl. 8 odst. 4.

[...].⁴²

⁴¹ DE si za podpory FR přeje nahradit výraz „stáhne“ výrazem „může stáhnout“. Jako alternativu DE za podpory NL navrhuje doplnit: „nebo může doporučit uplatnění sankcí příslušným vnitrostátním orgánem.“ Komise má k návrhům DE, FR a NL výhradu.

⁴² Komise má výhradu k vypuštění tohoto pododstavce: „Místní zásady se smějí týkat pouze dozoru nad využitím přidělených letištních časů nebo změny definice série letištních časů za účelem omezení její délky na méně než 10 letištních časů pro zimní období letového řádu nebo na méně než 15 letištních časů pro letní období letového řádu, avšak v žádném případě na méně než 5 letištních časů. Omezení délky série letištních časů se uplatní výhradně na letištích, kde má poptávka po leteckých službách výrazně sezónní povahu.“

9. Mimo plánované přidělení letištních časů pro období letového řádu se koordinátor snaží vyhovět žádostem podaným na poslední chvíli, které se týkají jednotlivých letištních časů pro veškeré druhy letectví. Za tímto účelem mohou být využity letištní časy, které zbývají ve fondu po jejich rozdělení mezi žádající letecké dopravce, jakož i letištní časy, které byly uvolněny na poslední chvíli.

Článek 10

Historické letištní časy

1. [...] (přesunuto do čl. 9 odst. 1a)
2. Aniž jsou dotčeny články 7, 13 a 18, letecký dopravce má nárok na stejnou sérii⁴³ letištních časů v odpovídajícím následujícím období letového řádu, pokud o ni požádal ve lhůtě stanovené v čl. 7 odst. 1 a pokud jsou splněny následující podmínky:
 - a) tatáž série letištních časů byla tímto leteckým dopravcem využita pro provoz pravidelné a programované nepravidelné letecké dopravy a
 - b) dotýčný letecký dopravce může koordinátorovi uspokojivě prokázat, že dotýčná stejná série letištních časů byla tímto leteckým dopravcem využita se schválením koordinátora alespoň z 80 %⁴⁴ během období letového řádu, pro který byla přidělena.
3. Změna časového rozvržení série letištních časů před přidělením zbývajících letištních časů z fondu uvedeného v článku 10a jinému žádajícímu leteckému dopravci je možná jen z provozních důvodů, například z důvodu změny typu letadla používaného nebo změny tratě provozované leteckým dopravcem či v případě zlepšení časových rozvržení letištních časů⁴⁵ oproti rozvržení vyžadovanému původně. Změna nabývá účinku jen po výslovném potvrzení koordinátorem.

⁴³ Komise navrhuje nahradit výraz „letecký dopravce má nárok na stejnou sérii“ výrazem „leteckému dopravci se povolí stejná série“.

⁴⁴ Komise má výhradu k vypuštění hodnoty 85 %.

⁴⁵ Komise má výhradu k vypuštění výrazu „nově vstupujících dopravců“.

4. Letištní časy z konkrétní série přidělené leteckému dopravci před 31. lednem pro následující letní období letového řádu nebo před 31. srpnem pro následující zimní období letového řádu, které jsou koordinátorovi před těmito daty vráceny k novému přidělení, nejsou brány při výpočtu procenta využití v úvahu, pokud letištní časy, jež zůstávají přidělené, představují **zřejmou část**⁴⁶ série letištních časů.
- 4a. Pokud letecký dopravce oznámí zrušení letištních časů z důvodu⁴⁷ svátků a vrátí je koordinátorovi před daty uvedenými v odstavci 4, zařadí se tyto letištní časy zpět do série letištních časů pro následující období letového řádu, aniž by bylo nezbytné uvádět důvody, proč nebyly využity.

Konsolidovaný seznam svátků, které mají koordinátoři schvalovat, Komise přijme a zveřejní v souladu s přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2⁴⁸.

5. Pokud nelze prokázat 80%⁴⁹ využití série letištních časů, přednost podle odstavce 2 se neudělí, není-li jejich nevyužití ospravedlněno některým z těchto důvodů:

⁴⁶ Komise má k vložení tohoto znění výhradu.

⁴⁷ Komise navrhuje nahradit výraz „z důvodu“ výrazem „*neboť připadají na dny*“.

⁴⁸ Předsednictví poukazuje na rozpor v tomto znění, neboť je uveden odkaz na přezkumný postup podle čl. 16 odst. 2, přičemž odkaz na svátky je obsažen rovněž v čl. 16 odst. 4 písm. c). Toto zdvojení odkazu je zavádějící a delegace byly vyzvány, aby sdělily, kterému postupu dávají přednost. FR, NL a UK navrhují vypustit odstavec 4a. Komise zdůrazňuje, že mechanismus, k němuž předmětný odstavec odkazuje, by případně mohl vést k administrativní zátěži.

⁴⁹ Komise má výhradu k vypuštění hodnoty 85 %.

- a) nepředvídatelné a neodvratitelné okolnosti⁵⁰, které nemůže letecký dopravce ovlivnit a které vedou k:
- i) zákazu provozu typu letadel obecně používaného k dané dopravě;
 - ii) celkovému nebo částečnému uzavření letiště nebo vzdušného prostoru, spolu s bezprostředními následky;
 - iii) závažným narušením provozu na dotyčných letištích včetně sérií letištních časů na jiných⁵¹ letištích souvisejících s tratěmi, které jsou během podstatné části dotyčného období letového řádu dotčeny takovým narušením;
- b) přerušení letecké dopravy pro jednání, které směřovalo k narušení letecké dopravy, například stávkou, a tím bylo leteckému dopravci fakticky nebo technicky znemožněno provozovat dopravu podle plánu;
- c) vážná finanční újma dotyčného leteckého dopravce Unie a následné udělení dočasné licence příslušnými orgány až do finanční reorganizace leteckého dopravce v souladu s čl. 9 odst. 1 nařízení (ES) č. 1008/2008;
- d) soudní řízení týkající se použití článku 12 tohoto nařízení na tratě, u kterých byl podle článku 16 nařízení (ES) č. 1008/2008 uložen závazek veřejné služby, jehož výsledkem je dočasné pozastavení provozu na těchto tratích.

⁵⁰ V další fázi bude doplněn bod odůvodnění, v němž bude objasněno, že tyto okolnosti zahrnují výjimečné povětrnostní podmínky.

⁵¹ Komise má výhradu k vypuštění slova „Unie“.

Zákaz provozování letecké dopravy v Unii uložený podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 ze dne 14. prosince 2005 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zakazu provozování letecké dopravy ve Společenství a o informování cestujících v letecké dopravě o totožnosti provozujícího leteckého dopravce⁵² a souvisejících prováděcích aktů nelze přijmout jako odůvodnění toho, že série letištních časů nebyla ve smyslu tohoto odstavce využita.

6. Na žádost členského státu nebo z vlastního podnětu Komise přezkoumá, jak koordinátor letiště uplatňuje odstavec 5.

Komise přijme rozhodnutí do dvou měsíců od přijetí žádosti. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2.

7. [...]

⁵² Úř. věst. L 344, 27.12.2005, s. 15.

Pokud podmínky uvedené v odst. 2 písm. a) a b) nejsou splněny, Komise může z vlastního podnětu nebo na žádost některého členského státu přesto rozhodnout, že má být leteckým dopravcům na následující odpovídající období letového řádu udělena přednost pro přidělení stejných sérií, pokud je to odůvodněno krajní naléhavostí v souvislosti s výjimečnými událostmi, které vyžadují je dnotné uplatňování opatření, jež mají být na daných letištích přijata. Komise bez prodlení přijme prováděcí akty postupem podle čl. 16 odst. 3. Tyto akty zůstanou v platnosti po dobu nepřekračující délku jednoho období letového řádu. Opatření přijatá Komisí mohou být diferencována podle letišť a míst určení, a to podle povahy dotyčné výjimečné události.

8. Přednost ve vztahu k sérii letištních časů zmíněná v odstavci 2 tohoto článku není důvodem pro vznik nároků na kompenzaci při omezení, vyhrazení nebo zrušení této přednosti při použití práva Unie, zejména pravidel SFEU, která se vztahují k letecké dopravě.

Článek 10a

Přidělování jiných letištních časů (přesunuto z článku 9)

1. [...] (zachováno v článku 9)
2. Po přidělení letištních časů podle článku 10 se 50 %⁵³ zbývajících letištních časů nejprve přidělí nově vstupujícím dopravcům, nepředstavují-li žádosti nově vstupujících dopravců méně než 50 %. Upřednostnění nově vstupujících dopravců je dodržováno do 15. ledna pro následující letní období letového řádu a do 15. srpna pro následující zimní období letového řádu. Pokud nicméně během stejného období letového řádu začne být k dispozici značný počet letištních časů, přednost poskytovaná nově vstupujícím dopravcům je zachována. Koordinátor projedná požadavky nově vstupujících a ostatních dopravců nestranně a v souladu s koordinačními lhůtami každého dne letového řádu. Z požadavků nově vstupujících dopravců jsou upřednostněni letečtí dopravci, kteří splňují podmínky pro postavení nově vstupujících dopravců podle čl. 2 bodu 2) písm. b)

⁵³ Uplatnění hodnoty 50 % bude dále objasněno v některém bodu odůvodnění.

- 2a Letecký dopravce, který letištní časy převedl ve smyslu článku 13 jinému leteckému dopravci na témže letišti, se na tomto letišti po dobu dvou odpovídajících období letového řádu nepovažuje za nově vstupujícího dopravce, ledaže by měl dotyčný letecký dopravce tutéž přednost i v případě, že by letištní časy nepřevodl. *(přesunuto z čl. 2 odst. 2)*
3. [...]. *(přesunuto zpět do článku 9)*
4. Nově vstupující dopravce, kterému byla nabídnuta série letištních časů do jedné hodiny před nebo po požadovaném čase a který tuto nabídku nepřijal, nemá pro tuto sérii během tohoto období letového řádu nadále postavení nově vstupujícího dopravce.
5. [...]. *(přesunuto zpět do článku 9)*
6. Jestliže nově vstupující dopravce čelí i nadále závažným obtížím, zajistí členský stát svolání schůze letištního koordinačního výboru. Účelem schůze je prozkoumání možností nápravy situace. Na schůzi je přizvána Komise.
7. [...]. *(přesunuto zpět do článku 9)*
8. [...]. *(přesunuto zpět do článku 9)*
9. [...]. *(přesunuto zpět do článku 9)*

Rezervace letištních časů

1. Členský stát odpovědný za⁵⁴ koordinované letiště, jež čelí závažnému a prokazatelnému problému v podobě opožděného vracení letištních časů a nevyužívání přidělených letištních časů, může ve vztahu k leteckým dopravcům vracejícím se zpožděním letištní časy⁵⁵ do fondu podle článku 9 na žádost řídicího orgánu letiště rozhodnout o uplatnění letištních poplatků podle čl. 2 odst. 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES ze dne 11. března 2009 o letištních poplatcích⁵⁶ a požadovat od takových dopravců, aby nesli odpovědnost za rezervaci letištní infrastruktury, kterou poté nevyužili. Členské státy zajistí, aby byly dodržovány tyto zásady:
 - a) před přijetím tohoto rozhodnutí přiměřeným způsobem dodržen postup podle článku 6 směrnice 2009/12/ES⁵⁷. Rovněž je konzultován koordinátor. V případě koordinovaných letišť, na něž se nevztahuje čl. 1 odst. 2 směrnice 2009/12/ES, řídicí orgán letiště konzultuje koordinační výbor a koordinátora;
 - b) tímto rozhodnutím není dotčena nediskriminační a transparentní povaha postupu přidělování letištních časů a systému letištních poplatků;
 - c) toto rozhodnutí letecké dopravce neodrazuje od rozvoje služeb nebo od vstupu na trh a omezuje se na pokrytí nákladů, které letišti vznikly v důsledku rezervace letištní kapacity odpovídající letištním časům, které zůstaly nevyužity, přičemž předmětné náklady se vztahují k poskytování letištní infrastruktury a jejích klíčových pomocných služeb a zahrnují náklady na údržbu, provoz, řízení a správu;

⁵⁴ Komise, CZ a UK mají výhradu k vypuštění výrazu „Řídicí orgán letiště“ a k návrhu představenství nahradit jej slovy „Členský stát...na žádost řídicího orgánu letiště“.

⁵⁵ Bude přidán bod odůvodnění, v němž bude objasněno, že řídicí orgán koordinovaného letiště může využít systém letištních poplatků, aby odradil od opožděného vracení letištních časů do fondu.

⁵⁶ Úř. věst. L 70, 14.3.2009, s. 11.

⁵⁷ Úř. věst. L 70, 14.3.2009, s. 11.

- (ca) toto rozhodnutí samo o sobě nevyžaduje od leteckých dopravců předběžné platby poplatky za rezervaci letištních časů a z hlediska výnosů má na dotčené letiště neutrální dopad;
- d) letečtí dopravci nenesou odpovědnost:
- i) za rezervaci letištní infrastruktury, která nebyla využita pro letištní časy, jež byly přiděleny, ale vráceny do fondu před 31. lednem pro následující letní období letového řádu nebo před 31. srpnem pro následující zimní období letového řádu, pro letištní časy, u nichž letecký dopravce oznámil zrušení z důvodu svátků a jež byly vráceny do fondu před uvedenými daty, ani pro letištní časy, jejichž nevyužití lze odůvodnit podle čl. 10 odst. 5;
 - ii) za rezervaci letištní infrastruktury, která nebyla využita pro letištní časy, jež byly přiděleny, ale vráceny do fondu před 31. lednem pro následující letní období letového řádu nebo před 31. srpnem pro následující zimní období letového řádu a jež koordinátor přidělil jinému leteckému dopravci.
- e) toto rozhodnutí se sdělí koordinátorovi, zúčastněným stranám a Komisi nejméně šest měsíců před začátkem příslušného období letového řádu⁵⁸.

2. Koordinátor zašle⁵⁹ řídicímu orgánu letiště veškeré informace umožňující provedení rozhodnutí uvedeného v odstavci 1.

⁵⁸ Komise navrhuje vložit toto nové písmeno: „*toto rozhodnutí se sdělí členskému státu nejméně 12 měsíců před začátkem příslušného období letového řádu.*“

⁵⁹ DE navrhuje nahradit výraz „*Koordinátor zašle*“ slovy „*Koordinátor zpřístupní*“.

Závazky veřejné služby

1. Jestliže se v souladu s článkem 16 nařízení (ES) č. 1008/2008 na trať vztahují závazky veřejné služby, může si členský stát na koordinovaném letišti na svém území vyhradit letištní časy požadované pro zamýšlený provoz na této trati. Jestliže nejsou vyhrazené letištní časy na dotyčné trati využity, jsou v souladu s odstavcem 2 tohoto článku dány k dispozici jinému leteckému dopravci, který má zájem trať provozovat v souladu se závazky veřejné služby. Nemá-li žádný jiný dopravce zájem o provozování trati a dotyčný členský stát nevyhlásí nabídkové řízení podle čl. 16 odst. 10, čl. 17 odst. 3 až 7 a čl. 18 odst. 1 nařízení (ES) č. 1008/2008 **nebo pokud závazek veřejné služby vypršel podle čl. 16 odst. 11 nařízení (ES) č. 1008/2008**, jsou letištní časy buď vyhrazeny pro jinou trať podléhající závazkům veřejné služby, nebo vráceny do fondu.
2. Nabídkové řízení stanovené v čl. 16 odst. 9, v čl. 17 odst. 3, v čl. 17 odst. 7 a v čl. 18 odst. 1 nařízení (ES) č. 1008/2008 se použije pro využití letištních časů uvedených v odstavci 1 tohoto článku v případě, kdy má o obsluhu trati zájem více než jeden letecký dopravce Unie a nebylo mu umožněno získat letištní časy do jedné hodiny před nebo po čase, který požadoval od koordinátora.

Mobilita letištních časů

Článek 13

Převody a výměny letištních časů⁶⁰

1. S výhradou výslovného potvrzení koordinátorem a po oznámení dotčeného leteckého dopravce⁶¹ mohou letištní časy být:
 - a) leteckým dopravcem převáděny z jedné tratě nebo druhu dopravy na jinou trať nebo jiný druh dopravy, které jsou provozovány stejným leteckým dopravcem;
 - b) převáděny mezi dvěma leteckými dopravci, a to za peněžní nebo jinou náhradu nebo bez takové náhrady;
 - c) vyměněny mezi leteckými dopravci způsobem jeden za jeden, a to za peněžní nebo jinou náhradu nebo bez takové náhrady⁶².

⁶⁰ EL má k tomuto článku výhradu.

⁶¹ DK navrhuje pro písmena b) a c) tuto „doložku de minimis“: „Letištní čas může být převeden nebo změněn, jsou-li na konkrétní trati ve stejný den více než dvě návratové operace.“ DE, LV a UK jsou proti. IT navrhuje následující kompromisní znění: „Letištní čas může být převeden nebo vyměněn, vyskytují-li se ve stejný den více než dvě návratové operace na konkrétní trati mezi letištěm v Unii a letištěm obsluhujícím okrajový nebo rozvojový region na jejím území nebo na málo používané trati na kterékoli letiště na jejím území, je-li tato trať považována za životně důležitou pro hospodářský a sociální rozvoj regionu, který letiště obsluhuje.“ Komise má k návrhu DK výhradu.

⁶² FR za podpory BG, DE, DK, EL, ES a PT navrhuje doplnit nový pododstavec: „Členské státy mohou zavést určitá omezení výměn a převodů za peněžní nebo jinou náhradu podle písmen b) a c), vyvstává-li v souvislosti s těmito výměnami či převody závažný a prokazatelný problém. Taková omezení jsou motivována a řádně sdělena Evropské komisi.“ Komise má k vložení tohoto znění výhradu. BE, IT, NL a UK vyjádřily ohledně takového doplnění obavy.

- 1a. Domnívá-li se koordinátor, že by převod nebo výměna podle odstavce 1 mohly mít přímý a nezanedbatelný nepříznivý dopad na úroveň služeb na regionální trati provozované z dotčeného letiště, koordinátor odpovídajícím způsobem informuje dotčený členský stát či dotčené členské státy.
2. Členské státy, na jejichž území jsou koordinovaná letiště, zajistí zavedení transparentního rámce umožňujícího kontakty mezi leteckými dopravci se zájmem o převod nebo výměnu letištních časů v souladu s právem Unie. Zainteresované strany mají k těmto informacím jiné než důvěrné povahy volný přístup.
- 2a. Koordinátor převody nebo výměny nepotvrdí, jestliže nejsou v souladu s požadavky tohoto nařízení a jestliže koordinátor není přesvědčen, že:
 - a) letištní provoz nebude dotčen, přičemž se berou v úvahu všechna technická, provozní a environmentální omezení;
 - b) jsou dodržena všechna omezení uložená podle článku 12;
 - c) převod nebo výměna letištních časů nespadájí do oblasti působnosti odstavců 3 až 7 tohoto článku. (*obnoveno*)

Koordinátor neodmítne potvrdit převody či výměny z jiných důvodů, než z důvodů uvedených v tomto odstavci.

- 2b. V případě převodů nebo výměn uvedených v odst. 1 písm. b) a c) letečtí dopravci sdělí koordinátorovi údaje o případné peněžní nebo jiné náhradě. Údaje o náhradě za převod nebo výměnu jsou považovány za důvěrné a koordinátor je sdělí pouze členskému státu, v němž se letiště nachází, nebo Komisi, a to na jejich žádost.

- 2c. Převody nebo výměny nesmějí podléhat podmínkám, jejichž cílem je omezit možnost, aby letecký dopravce, který si přeje získat letištní časy, zahájil hospodářskou soutěž s leteckým dopravcem, který tyto letištní časy převádí nebo vyměňuje.

63

3. Letištní časy přidělené nově vstupujícímu dopravci⁶⁴ nesmějí být převáděny⁶⁵ podle odst. 1 písm. b) tohoto článku na dobu rovnající se dvěma odpovídajícím obdobím letového řádu vyjma případu, kdy jde o zákonné převzetí činností podniku v úpadku. *(dříve odstavec 5)*
4. Letištní časy přidělené nově vstupujícímu dopravci ve smyslu čl. 2 bodu 2 písm. b) nesmějí být převáděny na jinou trať podle odst. 1 písm. a) tohoto článku na dobu dvou odpovídajících období letového řádu, pokud s nově vstupujícím dopravcem nebylo zacházeno v souvislosti s novou tratí se stejnou prioritou jako v případě tratě původní. *(dříve odstavec 6)*
5. Letištní časy přidělené nově vstupujícímu dopravci nesmějí být vyměňovány⁶⁶ podle odst. 1 písm. c) po dobu dvou odpovídajících období letového řádu, s výjimkou případů, kdy je účelem zlepšení časového rozvržení letištních časů pro tyto služby ve vztahu k původně požadovanému časovému rozvržení. Letištní časy získané takovou výměnou dotyčný letecký dopravce **patříčně** provozuje během období letového řádu, pro něž byly přiděleny, a přinejmenším během jednoho úplného období letového řádu⁶⁷. *(dříve odstavec 7)*

⁶³ Bude vložen bod odůvodnění tohoto znění: „*vzhledem k tomu, že s letištními časy lze obchodovat, a aniž by byly dotčeny daňové předpisy, žádnou část tohoto nařízení nelze vykládat v tom smyslu, že brání některému členskému státu, aby podrobil zdanění převod nebo výměnu letištních časů mezi dvěma leteckými společnostmi za peněžní náhradu, jsou-li v plné míře dodrženy právní předpisy Unie.*“ LV a UK jsou proti tomuto návrhu, neboť mají za to, že důsledkem mohou být situace dvojího zdanění a narušení trhu. Komise se domnívá, že tento bod odůvodnění není nezbytný.

⁶⁴ DK a IT navrhnou zahrnout všechny nově získané letištní časy, nejen časy získané nově vstupujícími dopravci.

⁶⁵ DK navrhuje doplnit: „*nebo pronajaty*“.

⁶⁶ Ibid.

⁶⁷ UK má obavy ohledně poslední věty tohoto odstavce. UK nepovažuje dotyčné znění za nezbytné, neboť se domnívá, že by letištní časy stále měly status nově vstupujících dopravců, přičemž nežádoucí účinek této věty spočívá v tom, že je letecká společnost nucena provozovat změněný letištní čas po dobu až sedmi měsíců. DE a FR navrhnou následující znění: „*Letištní časy získané takovou výměnou letecký dopravce patříčně provozuje během období, pro něž byly přiděleny v rámci daného období letového řádu.*“

6. ⁶⁸ **Aniž jsou dotčeny odstavce 3 až 5**, letištní časy, které nebyly přiděleny ve smyslu čl. 10 odst. 2 nebo 3, mohou být převáděny podle odst. 1 písm. b) pouze v případě převzetí obchodní činnosti podniku nebo mezi mateřskou společností a jejími dceřinými společnostmi nebo mezi dceřinými společnostmi téže mateřské společnosti. *(dříve odstavec 3)*
7. **Aniž jsou dotčeny odstavce 3 až 5**, letištní časy, které nebyly přiděleny ve smyslu čl. 10 odst. 2 nebo 3, je možno vyměnit pouze ve smyslu odst. 1 písm. c) s cílem zlepšit časové rozvržení letištních časů pro tyto služby ve vztahu k původně požadovanému časovému rozvržení. Letištní časy získané takovou výměnou dotýčný letecký dopravce **patříčně** provozuje během období letového řádu, pro něž byly přiděleny, a přinejmenším během jednoho úplného období letového řádu⁶⁹. *(dříve odstavec 4)*

Článek 14

Ustanovení týkající se práva hospodářské soutěže

Tímto nařízením nejsou dotčeny pravomoci orgánů veřejné moci schvalovat nebo omezovat převod nebo výměnu letištních časů mezi leteckými dopravci a určovat, jak jsou tyto letištní časy přidělovány v souladu s vnitrostátními právními předpisy o hospodářské soutěži nebo články 101, 102 nebo 106 SFEU nebo nařízením Rady (ES) č. 139/2004 ze dne 20. ledna 2004 o kontrole spojování podniků⁷⁰.

⁶⁸ Znění zvýrazněné tučně bylo vloženo s cílem ujasnit uplatnění odstavců 3 až 7.

⁶⁹ UK má obavy ohledně poslední věty tohoto odstavce. UK nepovažuje dotýčné znění za nezbytné, neboť se domnívá, že by letištní časy stále měly status nově vstupujících dopravců, přičemž nežádoucí účinek této věty spočívá v tom, že je letecká společnost nucena provozovat změněný letištní čas po dobu až sedmi měsíců. DE a FR navrhují následující znění: „*Letištní časy získané takovou výměnou letecký dopravce patříčně provozuje během období, pro něž byly přiděleny v rámci daného období letového řádu*“.

⁷⁰ Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1.

Provádění

Článek 15

[...]

Článek 16

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor. Jedná se o výbor ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011⁷¹.
3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 8 nařízení (EU) č. 182/2011 ve spojení s článkem 5.
4. Komise může s výborem konzultovat rovněž jakoukoli jinou záležitost, která se týká uplatňování tohoto nařízení, **včetně:**
 - a) metod určování koordinačních parametrů⁷²;
 - b) **letů, na něž se nevztahuje přidělování letištních časů uvedených v čl. 2 odst. 11;**
 - c) **svátků uvedených v čl. 10 odst. 4a a v článku 11⁷³;**
 - d) **pojmu „časy podstatně se odlišující“ uvedeného v čl. 17 odst. 1 a v čl. 18 odst. 2⁷⁴.**

⁷¹ Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

⁷² UK má výhradu k tomuto písmeni.

⁷³ Viz poznámka pod čarou 48 v čl. 10 odst. 4a.

⁷⁴ FR navrhuje doplnit text „a zřejmá část série letištních časů“.

Soulad letištních časů s letovými plány

1. ⁷⁵Letový plán předkládaný leteckým dopravcem obsahuje odkaz na přidělený letištní čas. Na žádost členského státu ⁷⁶ manažer struktury vzdušného prostoru odmítne letový plán leteckého dopravce, jestliže letecký dopravce zamýšlí přiletět nebo odletět na koordinovaném letišti během období, ve kterých je koordinováno, aniž by mu byl koordinátorem přidělen letištní čas pro let. Členský stát může pověřit tímto úkolem koordinátora. Má se za to, že provozovatelům letecké dopravy pro vlastní potřebu nebyl letištní čas přidělen, pokud byli nuceni provést let v časech podstatně se odlišujících od přidělených letištních časů a pokud není zpoždění způsobeno letovými navigačními službami.
2. Členské státy přijmou opatření nezbytná pro výměnu informací mezi koordinátorem, manažerem struktury vzdušného prostoru, poskytovateli letových navigačních služeb a řídicím orgánem letiště.
3. [...].
- 3a. Pro účely odstavce 1 každý letecký dopravce mající v úmyslu provozovat státní let, let v nouzové situaci nebo humanitární let **neprodleně** poskytne koordinátorovi informace nezbytné pro identifikaci svého letu.

⁷⁵ IT má k tomuto odstavci výhradu.

⁷⁶ Komise má výhradu k začátku věty: „Na žádost členského státu“.

Uplatňování

1. Koordinátor odejme sérii letištních časů prozatímně přidělenou leteckému dopravci, který je ve fázi vzniku, a umístí ji do fondu 15. ledna pro následující letní období letového řádu nebo 15. srpna pro následující zimní období letového řádu, jestliže podnik nemá platnou provozní licenci nebo doklad stejného druhu k tomuto dni nebo jestliže příslušný orgán vydávající povolení neprohlásí, že je pravděpodobné, že provozní licence nebo doklad stejného druhu budou vydány před zahájením dotyčného období letového řádu. Příslušné orgány vydávající licence koordinátorovi pravidelně sdělují aktualizované informace a v přiměřené lhůtě reagují na jeho žádosti.⁷⁸
2. Letecký dopravce, který opakovaně nebo úmyslně provozuje leteckou dopravu v čase, který se podstatně liší od letištního času přiděleného jako součást série letištních časů, nebo užívá letištní časy podstatně odlišným způsobem, než který byl určen v čase přidělení ztratí přednost podle čl. 10 odst. 2, neposkytne-li důkaz o tom, že tak činil neúmyslně. Koordinátor může rozhodnout o odnětí dotyčné série letištních časů pro zbytek období letového řádu ve vztahu k tomuto leteckému dopravci a umístit ji do fondu za podmínky, že se dotyčný letecký dopravce k tomuto vyjádřil a koordinátor jej již jednou varoval. Pokud letecký dopravce žádá o rovnocenné letištní časy, koordinátor nemá povinnost je přidělit.

Členské státy dbají na to, aby koordinátor zavedl účinný systém pro zajištění uplatňování tohoto odstavce.

⁷⁷ Bude doplněn bod odůvodnění na základě tohoto znění: „*Je-li třeba uplatnit u letecké společnosti donucovací opatření, měly by členské státy zejména zohlednit letecké trasy, které spojují okrajové regiony, včetně ostrovních členských států, s uzlovými letišti v Evropě, protože všechna rozhodnutí o odejmutí takových důležitých letištních časů by měla dopad na spojení členského státu se zbytkem světa.*“ NL nesouhlasí s tímto bodem odůvodnění, protože nemá se zněním souvislost a zvyšuje nejasnost. Komise má výhradu, protože důsledkem tohoto bodu odůvodnění je, že lety na ostrovy by měly být z hlediska souladu s tímto nařízením řešeny odlišně.

⁷⁸ Komise souhlasí s tím, aby se učinilo prohlášení o tom, že koordinátoři budou mít přístup k databázi CIRCA využívané příslušnými orgány vydávajícími licence uvedenými v nařízení 1008/2008. Je však třeba poznamenat, že takový přístup nemá vliv na povinnost orgánu reagovat na specifické žádosti ad hoc koordinátorů.

3. Členské státy zajistí, aby existovaly a byly uplatňovány účinné, přiměřené a odrazující sankce zejména v případech
- situací stanovených v odstavci 2,
 - situací, kdy letečtí dopravci provádějí činnost bez nezbytného letištního času pro daný let⁷⁹;
 - **situací, kdy je jeden let, který není součástí sérií, je provozován neoprávněně v čase, který se podstatně liší od přiděleného letištního času;**
 - vrácení letištních časů po 31. lednu pro následující letní období letového řádu nebo po 31. srpnu pro následující zimní období letového řádu nebo ponechání si nevyužitých letištních časů, při zohlednění možného využití mechanismu stanoveného v článku 11;
 - nesdělení koordinátorovi nebo letištnímu zprostředkovateli informace uvedené v článku 7 a 13 nebo sdělení nepravdivých nebo zavádějících informací;
 - situací stanovených v čl. 13 odst. 2c;
 - **plánování leteckých služeb v den provozu v časech podstatně se odlišujících od přidělených letištních časů⁸⁰.**

Koordinátor je o každém vykazovaném případě uplatňování těchto sankcí řádně informován.

⁷⁹ V další fázi bude doplněn bod odůvodnění zohledňující skutečnost, že tato odrážka se nevztahuje na lety, které je možno provozovat bez letištních časů (státní lety, nouzové situace a humanitární lety).

⁸⁰ NL navrhuje tuto odrážku vypustit, protože nesouvisí s oblastí působnosti tohoto nařízení a měla by se řešit v souvislosti právy cestujících.

4. Aniž je dotčen čl. 10 odst. 5, může koordinátor v případě, že letecký dopravce nemůže dosáhnout míry využití ve výši 80 %⁸¹ podle čl. 10 odst. 2, tomuto leteckému dopravci odejmout dotyčnou sérii leteckých časů pro zbytek období letového řádu a umístit je do fondu poté, co se k tomu dotyčný letecký dopravce vyjádří.

Aniž je dotčen čl. 10 odst. 5, umístí koordinátor v případě, že po uplynutí doby odpovídající 20 % doby platnosti série nebyly využity žádné letištní časy z této série letištních časů, dotyčnou sérii letištních časů do fondu po zbytek období letového řádu poté, co se k tomu dotyčný letecký dopravce vyjádří. Koordinátor může rozhodnout o odejmutí série letištních časů před koncem doby odpovídající 20 % období platnosti série, pokud dopravce neprokáže, že má v úmyslu je využívat.

Článek 19

Stížnosti a opravné prostředky

1. Aniž jsou dotčena práva na podání opravných prostředků podle vnitrostátního práva, podávají se stížnosti týkající se použití čl. 7 odst. 2, článků 9, 10, 13 a 17 a čl. 18 odst. 1, 2 a 4 nejprve koordináčnímu výboru. Do jednoho měsíce po podání stížnosti výbor záležitost prozkoumá, a pokud je to možné, předloží koordinátorovi návrhy řešení problému. Není-li možné nalézt řešení, může příslušný členský stát do dvou měsíců zajistit urovnání prostřednictvím organizace, která zastupuje letecké dopravce nebo letiště, nebo prostřednictvím jiné třetí strany.
2. Členské státy přijmou v souladu s vnitrostátním právem vhodná opatření k ochraně koordinátorů s ohledem na nároky na náhradu škody, které se vztahují k jejich činnostem podle tohoto nařízení, vyjma případů hrubé nedbalosti nebo úmyslného protiprávního jednání.

⁸¹ Komise má výhradu k vypuštění hodnoty 85 %.

Vztahy se třetími zeměmi⁸²

1. Aniž jsou dotčeny mezinárodní závazky Unie **a dvoustranné dohody členských států o leteckých službách, členský stát může⁸³** přijmout opatření, včetně odejmutí letištních časů, ve vztahu k leteckému dopravci nebo leteckým dopravcům ze třetí země s cílem dosáhnout nápravy jejího diskriminačního chování, kdykoli se jeví, že:
 - i) nejsou zajištěny rovné podmínky a spravedlivá hospodářská soutěž ve vztahu k leteckým dopravcům v EU; nebo
 - ii) pokud jde o přidělení letištních časů na letištích a využití letištních časů na jejich letištích, třetí země jedná **diskriminačně, jak je uvedeno v odstavci 1b:**
- 1b. Ve smyslu odstavce 1 se považuje jednání třetí země za diskriminační, pokud:**
 - a) neposkytuje leteckým dopravcům Unie zacházení srovnatelné s tím, které zaručují členské státy leteckým dopravcům z této země, nebo
 - b) neposkytuje leteckým dopravcům Unie fakticky národní zacházení nebo
 - c) poskytuje leteckým dopravcům jiných třetích zemí výhodnější zacházení než leteckým dopravcům Unie.

⁸² Komise má výhradu k zásadním změnám učiněným předsednictvím. Návrh Komise ohledně tohoto článku má za cíl pouze objasnit stávající nařízení. UK má výhradu přezkumu tohoto článku.

⁸³ Komise má výhradu k prvním řádkům odstavce. Komise se domnívá, že dvoustranné dohody o leteckých službách neobsahují žádná ustanovení, která by mohla být nadřazena tomuto nařízení. Členské státy by neměly mít možnost v této věci postupovat jednostranně. To ohrožuje fungování nediskriminačního a transparentního systému přidělování letištních časů EU.

- 1a. Aniž jsou dotčeny mezinárodní závazky Unie⁸⁴, Komise může postupem podle čl. 16 odst. 2 doporučit⁸⁵, že by členský stát nebo členské státy měly přijmout opatření, včetně odejmutí letištních časů, ve vztahu k leteckému dopravci nebo leteckým dopravcům ze třetí země s cílem dosáhnout nápravy diskriminačního chování dotčené třetí země, kdykoli se jeví, že nejsou zajištěny rovné podmínky a spravedlivá hospodářská soutěž ve vztahu k leteckým dopravcům v Unie.
2. Členské státy uvědomí Komisi o všech závažných právních nebo faktických potížích u leteckých dopravců Unie při přidělování letištních časů na letištích ve třetích zemích.

Závěrečná ustanovení

Článek 21

Zpráva a spolupráce

1. Nejpozději do čtyř let od vstupu tohoto nařízení v platnost předloží Komise zprávu Evropskému parlamentu a Radě o jeho uplatňování. Zpráva se týká zejména uplatňování článků 9, 10, 10a, 11 a 13.
2. Členské státy a Komise spolupracují při uplatňování tohoto nařízení, zejména pokud jde o shromažďování informací pro zprávu podle odstavce 1.

⁸⁴ Komise navrhuje nahradit slova „*Aniž jsou dotčeny mezinárodní závazky Unie*“ slovy „*Aniž je dotčen odstavec 1b*“, aby nedošlo k nesouladu mezi těmito dvěma odstavci.

⁸⁵ Komise má výhradu k použití postupu čl. 16 odst. 2 pro přijetí doporučení, která nejsou svou povahou závazná a nemohou být přijata prováděcím aktem.

Článek 22

Zrušení

Nařízení (EHS) č. 95/93 se zrušuje.

Odkazy na zrušené nařízení se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze II.

Článek 23

Účinnost

Toto nařízení vstupuje v platnost poslední neděli v březnu nebo poslední neděli v říjnu, podle toho, co nastane dříve, po uplynutí období 24 měsíců po vyhlášení tohoto nařízení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament předseda/předsedkyně

Za Radu

[...]

předseda/předsedkyně

[...]

Zrušené nařízení a seznam jeho následných změn

Nařízení Rady (EHS) č. 95/93	(Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1)
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 894/2002	(Úř. věst. L 142, 31.5.2002, s. 3)
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1554/2003	(Úř. věst. L 221, 4.9.2003, s. 1)
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 793/2004	(Úř. věst. L 138, 30.4.2004, s. 50)
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 545/2009	(Úř. věst. L 167, 29.6.2009, s. 24)

SROVNÁVACÍ TABULKA

Nařízení (EHS) č. 95/93	Toto nařízení
Čl. 1 odst. 1 a 2	Čl. 1 odst. 1 a 2
Čl. 1 odst. 3	—
Čl. 2 písm. a)	Čl. 2 odst. 1
Čl. 2 písm. b)	Čl. 2 odst. 2
Čl. 2 písm. c)	—
Čl. 2 písm. d)	Čl. 2 odst. 3
Čl. 2 písm. e)	Čl. 2 odst. 4
Čl. 2 písm. f) bod i)	Čl. 2 odst. 5
Čl. 2 písm. f) bod ii)	Čl. 2 odst. 6
—	Čl. 2 odst. 7
—	Čl. 2 odst. 8
—	Čl. 2 odst. 9
Čl. 2 písm. g)	Čl. 2 odst. 11
Čl. 2 písm. h)	—
Čl. 2 písm. i)	Čl. 2 odst. 10
Čl. 2 písm. j)	Čl. 2 odst. 12
Čl. 2 písm. k)	Čl. 2 odst. 13
Čl. 2 písm. l)	Čl. 2 odst. 14
Čl. 2 písm. m)	Čl. 2 odst. 15
—	Čl. 2 odst. 16
—	Čl. 2 odst. 17
—	Čl. 2 odst. 18
—	Čl. 2 odst. 19

—	Čl. 2 odst. 20
—	Čl. 2 odst. 21
Čl. 3 odst. 1	Čl. 3 odst. 1
Čl. 3 odst. 2	Čl. 3 odst. 2
Čl. 3 odst. 3	Čl. 3 odst. 3
Čl. 3 odst. 4	Čl. 3 odst. 4
—	Čl. 3 odst. 5
Čl. 3 odst. 5	Čl. 3 odst. 6
Čl. 3 odst. 6	Čl. 3 odst. 7
Čl. 3 odst. 7	Čl. 3 odst. 8
—	Čl. 3 odst. 9
—	Čl. 3 odst. 10
Čl. 4 odst. 1	Čl. 5 odst. 1
—	Čl. 5 odst. 2
Čl. 4 odst. 2 písm. a)	Čl. 5 odst. 3 písm. a)
Čl. 4 odst. 2 písm. b) první věta	Čl. 5 odst. 3 písm. b)
—	Čl. 5 odst. 3 písm. b) bod i)
—	Čl. 5 odst. 3 písm. b) bod ii)
Čl. 4 odst. 2 písm. b) druhá věta	Čl. 5 odst. 3 písm. c)
Čl. 4 odst. 2 písm. c)	Čl. 5 odst. 3 písm. d)
—	Čl. 5 odst. 3 na konci
Čl. 4 odst. 3	Čl. 5 odst. 4
Čl. 4 odst. 4	Čl. 5 odst. 5
Čl. 4 odst. 5	Čl. 5 odst. 6
Čl. 4 odst. 6	Čl. 5 odst. 7
Čl. 4 odst. 7	Čl. 5 odst. 7 a čl. 6 odst. 1
—	Čl. 6 odst. 2
Čl. 4 odst. 8	Čl. 6 odst. 3
—	Čl. 6 odst. 4
Čl. 4 odst. 9	—
Čl. 4 odst. 10	Čl. 6 odst. 5

Čl. 5 odst. 1 první pododstavec	Čl. 8 odst. 1 první pododstavec
Čl. 5 odst. 1 písm. a)	Čl. 8 odst. 1 písm. a)
—	Čl. 8 odst. 1 písm. b)
Čl. 5 odst. 1 písm. b)	Čl. 8 odst. 1 písm. c)
Čl. 5 odst. 2	Čl. 8 odst. 2
Čl. 5 odst. 3	Čl. 8 odst. 3
Čl. 6 odst. 1	Čl. 4 odst. 1
Čl. 6 odst. 2	Čl. 4 odst. 5
Čl. 6 odst. 3	Čl. 4 odst. 2
—	Čl. 4 odst. 3
Čl. 6 odst. 1 na konci	Čl. 4 odst. 4
Článek 7	Článek 7
Čl. 8 odst. 1	Čl. 10 odst. 1
Čl. 8 odst. 2 první pododstavec úvodní věta	Čl. 10 odst. 2 úvodní věta
Čl. 8 odst. 2 první pododstavec první a druhá odrážka	Čl. 10 odst. 2 písm. a) a b)
Čl. 8 odst. 2 druhý pododstavec	—
Čl. 8 odst. 3	Čl. 9 odst. 3
Čl. 8 odst. 4	Čl. 10 odst. 5
Čl. 8 odst. 5	Čl. 9 odst. 8 první pododstavec
—	Čl. 9 odst. 8 druhý pododstavec
Čl. 8 odst. 6	Čl. 9 odst. 7
Čl. 8 odst. 7	Čl. 9 odst. 9
—	Článek 11
Článek 8a	Článek 13
Čl. 8a odst. 1	Čl. 13 odst. 1
—	Čl. 13 odst. 2 první pododstavec
Čl. 8a odst. 2	Čl. 13 odst. 2 druhý pododstavec
—	Čl. 13 odst. 2 na konci

Čl. 8a odst. 3	Čl. 13 odst. 3
Čl. 8b první věta	Čl. 10 odst. 7
Čl. 8b druhá věta	Článek 14
Čl. 8b třetí věta	—
Článek 9	Článek 12
Čl. 10 odst. 1	Čl. 9 odst. 1
Čl. 10 odst. 2	—
Čl. 10 odst. 3	Čl. 10 odst. 4
Čl. 10 odst. 4 písm. a) první, druhá a třetí odrážka	Čl. 10 odst. 5 písm. a) body i), ii) a iii)
Čl. 10 odst. 4 písm. b), c) a d)	Čl. 10 odst. 5 písm. b), c) a d)
—	Čl. 10 odst. 5 na konci
Čl. 10 odst. 5	Čl. 10 odst. 7
—	Čl. 10 odst. 6
Čl. 10 odst. 6	Čl. 9 odst. 3
Čl. 10 odst. 7	Čl. 9 odst. 4
Čl. 10 odst. 8	Čl. 9 odst. 5
Čl. 10 odst. 9	Čl. 9 odst. 6
Článek 10a	—
Článek 11	Článek 19
Článek 12	Článek 20
Čl. 13 odst. 1 a 2	Čl. 16 odst. 1 a 2
—	Čl. 16 odst. 3
Čl. 13 odst. 3	Čl. 16 odst. 4
Čl. 13 odst. 4	—
—	Článek 15
Čl. 14 odst. 1	Čl. 17 odst. 1
—	Čl. 17 odst. 2
Čl. 14 odst. 2	Čl. 18 odst. 1
Čl. 14 odst. 3	—

Čl. 14 odst. 4

Čl. 14 odst. 5

Čl. 14 odst. 6 písm. a) a b)

Článek 14a

—

Článek 15

—

—

Čl. 18 odst. 2

Čl. 18 odst. 3

Čl. 18 odst. 4 první a druhý pododstavec

Článek 21

Článek 22

Článek 23

Příloha I

Příloha II

PROHLÁŠENÍ DO ZÁPISU Z JEDNÁNÍ RADY:

„S cílem poskytnout UK a Španělsku více času na dosažení dohody o otázce Gibraltarů předsednictví navrhuje tuto záležitost prozatím odložit.

S cílem zohlednit takové „odložení“ v tomto znění předsednictví navrhuje zcela vypustit odkaz na Gibraltar (ve 29. bodu odůvodnění a v článku 11) a nahradit poznámky pod čarou 7 a 9 zněním zohledňujícím skutečnost, že záležitost byla tímto způsobem prozatím odložena.“
