

SPOLEČNÝ POSTOJ (ES) č. 22/2008**přijátý Radou dne 23. června 2008****s ohledem na přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/.../ES ze dne ... o letištních poplatcích****(Text s významem pro EHP)**

(2008/C 254 E/02)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Hlavním úkolem a obchodní činností letišť je zajišťovat odbavení letadel od přistání po vzlet a odbavení cestujících a nákladu, aby letečtí dopravci mohli poskytovat služby letecké dopravy. Za tímto účelem letiště nabízejí řadu zařízení a služeb souvisejících s provozem letadel a odbavováním cestujících a nákladu, přičemž náklady na ně obecně hradí z letištních poplatků. Řídící orgány letišť poskytující zařízení a služby podléhající letištním poplatkům by měly usilovat o nákladově efektivní provoz.

(2) Je nezbytné zřídit společný rámec upravující podstatné rysy letištních poplatků a způsob jejich stanovování, neboť při neexistenci tohoto rámce by nemusely být dodrženy základní požadavky, pokud jde o vztah mezi řídicími orgány letišť a uživateli letišť. Tímto rámcem by neměla být dotčena možnost členských států určit rozsah, v němž lze při stanovování letištních poplatků zohledňovat příjmy z obchodních činností letišť.

(3) Tato směrnice by se měla vztahovat na letiště nacházející se ve Společenství, která překračují určitou minimální velikost, neboť řízení a financování malých letišť nevyžaduje uplatnění rámce Společenství, a na letiště s největším počtem cestujících v každém členském státě.

(4) V zájmu posílení územní soudržnosti by členské státy měly mít možnost uplatňovat pro síť letišť společný systém poplatků. Ekonomické transfery mezi letišti v těchto sítích by měly být v souladu s právem Společenství.

(5) Z důvodů rozdělení provozu by členské státy v případě letišť obsluhujících stejné město nebo aglomeraci měly mít možnost umožnit řídicímu orgánu letiště, aby uplatňoval stejnou výši letištních poplatků. Ekonomické transfery mezi těmito letišti by měly být v souladu s příslušnými právními předpisy Společenství.

(6) Pobídky k otevření nových tras, mimo jiné za účelem podpory rozvoje znevýhodněných a nejvzdálenějších regionů, by měly být poskytovány výhradně v souladu s právem Společenství.

(7) Výběr poplatků v souvislosti s poskytováním letových navigačních služeb je již upraven nařízením Komise (ES) č. 1794/2006 ze dne 6. prosince 2006, kterým se stanoví společný systém poplatků za letové navigační služby ⁽⁴⁾, a v souvislosti s poskytováním služeb pozemního odbavování pak směrnici Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství ⁽⁵⁾. Poplatky vybírané za účelem financování pomoci cestujícím se zdravotním postižením a cestujícím s omezenou schopností pohybu se řídí nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. července 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě ⁽⁶⁾.

(8) Rada Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) v roce 2004 přijala politiku v oblasti letištních poplatků, jež zahrnuje mimo jiné zásady odvození od nákladů, zákazu diskriminace a nezávislého mechanismu hospodářské regulace letišť.

(9) Rada ICAO soudí, že letištní poplatek je odvodem určeným a používaným konkrétně k úhradě nákladů za poskytování zařízení a služeb pro civilní letectví, zatímco daň je odvodem určeným k zajištění příjmů státu nebo místní správy, které se obecně nepoužívají pro civilní letectví v plném rozsahu ani na úhradu konkrétních nákladů.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 10, 15.1.2008, s. 35.⁽²⁾ Úř. věst. C 305, 15.12.2007, s. 11.⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 15. ledna 2008 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku), společný postoj Rady ze dne 23. června 2008 a postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).⁽⁴⁾ Úř. věst. L 341, 7.12.2006, s. 3.⁽⁵⁾ Úř. věst. L 272, 25.10.1996, s. 36.⁽⁶⁾ Úř. věst. L 204, 26.7.2006, s. 1.

- (10) Letištní poplatky by měly být nediskriminační. Měl by být zaveden povinný postup pro pravidelné konzultace mezi řídicími orgány letišť a uživateli letišť s možností, aby se kterákoli ze stran obrátila na nezávislý dozorový orgán v případě námitek uživatelů letišť proti rozhodnutí o letištních poplatcích nebo změně systému zpoplatnění.
- (11) K zajištění nestranného rozhodování a řádného a účinného uplatňování této směrnice by měl být v každém členském státě zřízen nezávislý dozorový orgán. Tento orgán by měl mít k dispozici všechny potřebné zdroje, pokud jde o personál, odbornost a finanční prostředky k plnění svých úkolů.
- (12) Je nezbytné, aby uživatelé letišť dostávali pravidelně od řídicího orgánu letiště informace o tom, jakým způsobem a na jakém základě se letištní poplatky vypočítávají. Tato transparentnost by leteckým dopravcům měla dát představu o nákladech vznikajících letišti a o produktivitě investic letiště. Aby mohl řídicí orgán letiště řádně posoudit požadavky, pokud jde o budoucí investice, měli by být uživatelé letiště povinni včas řídicí orgán letiště informovat o všech svých provozních prognózách, rozvojových projektech a zvláštních požadavcích a podnětech.
- (13) Řídicí orgány letišť by měly informovat uživatele letišť o velkých infrastrukturních projektech, neboť ty mají významný dopad na systém a výši letištních poplatků. Tyto informace by měly být poskytovány tak, aby bylo možné sledovat náklady na infrastrukturu, a s cílem poskytovat vhodná a nákladově efektivní zařízení na dotčeném letišti.
- (14) Řídicí orgány letišť by měly mít možnost uplatňovat letištní poplatky odpovídající infrastruktuře nebo úrovni poskytovaných služeb, neboť letečtí dopravci mají oprávněný zájem požadovat od řídicího orgánu letiště služby odpovídající poměru ceny a kvality. Přístup k rozlišené úrovni infrastruktury nebo služeb by však měl být nediskriminačně otevřen všem dopravcům, kteří si ji přejí využívat. V případě, že poptávka převyšuje nabídku, by měl být přístup určen na základě objektivních a nediskriminačních kritérií stanovených řídicím orgánem letiště. Veškeré rozdíly v poplatcích by měly být transparentní, objektivní a založené na jasných kritériích.
- (15) Uživatelé letišť a řídicí orgán letiště by v souvislosti s kvalitou služeb poskytovaných za dané letištní poplatky měli mít možnost uzavřít dohodu o úrovni služeb. Jednání o kvalitě služeb poskytovaných za dané letištní poplatky by se mohla uskutečnit v rámci pravidelných konzultací.
- (16) Touto směrnicí by neměla být dotčena Smlouva, zejména její články 81 až 89.
- (17) Jelikož cíle této směrnice, totiž stanovení společných zásad pro výběr letištních poplatků na letištích Společen-

ství, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, protože systémy letištních poplatků nelze zavést na úrovni jednotlivých států jednotným způsobem v celém Společenství, a proto jej může být z důvodu rozsahu a účinků této směrnice lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné k dosažení tohoto cíle,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Předmět

1. Tato směrnice stanoví společné zásady pro výběr letištních poplatků na letištích Společenství.
2. Tato směrnice se vztahuje na každé letiště nacházející se na území, na něž se vztahuje Smlouva, jež je otevřené pro obchodní dopravu a jehož roční objem provozu je vyšší než 5 milionů odbavených cestujících, a dále na letiště s nejvyšším počtem odbavených cestujících v každém členském státě.
3. Členské státy zveřejní seznam letišť na svém území, na něž se tato směrnice vztahuje. Tento seznam je založen na údajích Komise (Eurostatu) a je každoročně aktualizován.
4. Tato směrnice se nevztahuje na poplatky vybírané za účelem úhrady za traťové služby a přibližovací a letištní služby podle nařízení (ES) č. 1794/2006, ani na poplatky vybírané za účelem úhrady za služby pozemního odbavování uvedené v příloze směrnice 96/67/ES, ani na poplatky vybírané za účelem financování pomoci cestujícím se zdravotním postižením a cestujícím s omezenou schopností pohybu a orientace podle nařízení (ES) č. 1107/2006.
5. Touto směrnicí není dotčeno právo žádného členského státu uplatnit vůči jakémukoli řídicímu orgánu letiště nacházejícího se na jeho území dodatečná regulační opatření, jež jsou slučitelná s touto směrnicí a dalšími souvisejícími právními předpisy Společenství. To může zahrnovat opatření hospodářského dohledu, jako je schvalování systémů nebo výše poplatků, včetně pobídkově orientovaných způsobů zpoplatnění nebo regulace cenovým stropem.

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

- 1) „letišťem“ jakýkoliv pozemek zvlášť přizpůsobený pro přistávání, vzlet a manévrování letadel, včetně pomocných zařízení souvisejících s provozem a obsluhou letadel a zařízení potřebných k zajištění obchodních leteckých služeb;

- 2) „řídícím orgánem letiště“ subjekt, který má ve spojení s dalšími činnostmi nebo bez vztahu k nim podle vnitrostátních právních předpisů nebo smluv za úkol správu a řízení infrastruktury letiště nebo sítě letišť a koordinaci a řízení činností různých hospodářských subjektů přítomných na daných letištích nebo sítích letišť;
- 3) „uživatelé letiště“ jakákoliv fyzická nebo právnická osoba provozující leteckou přepravu cestujících, poštovních zásilek nebo nákladu z daného letiště nebo na dané letiště;
- 4) „letištním poplatkem“ poplatek vybíraný ve prospěch řídicího orgánu letiště a placený uživateli letiště za použití zařízení a služeb, které jsou výlučně poskytovány řídicím orgánem letiště a které souvisejí s přistáním, vzletem, osvětlením a parkováním letadel a s odbavováním cestujících a nákladu;
- 5) „sítí letišť“ skupina letišť řádně určená jako taková členským státem a provozovaná stejným řídicím orgánem letiště.

Článek 3

Zákaz diskriminace

Členské státy v souladu s právem Společenství zajistí, aby letištní poplatky nediskriminovaly uživatele letiště. To však nebrání rozlišení letištních poplatků z důvodů veřejného nebo obecného zájmu, včetně hledisek ochrany životního prostředí. Kritéria použitá pro takové rozlišení musí být významná, objektivní a transparentní.

Článek 4

Sítě letišť

1. Členské státy mohou řídicímu orgánu určité sítě letišť povolit, aby pro danou síť letišť zavedl společný a transparentní systém letištních poplatků.
2. V případě letišť obsluhujících stejné město nebo aglomeraci mohou členské státy řídicímu orgánu letiště povolit, aby uplatňoval stejnou výši letištních poplatků pro všechna dotyčná letiště, pokud každé z nich zcela splňuje požadavky na transparentnost uvedené v článku 6.

Článek 5

Konzultace a náprava

1. Členské státy zajistí, aby byl zaveden povinný postup pravidelných konzultací mezi řídicím orgánem letiště a uživateli letiště nebo zástupci či sdruženími uživatelů letiště, pokud jde o fungování systému letištních poplatků, výši letištních poplatků a případně kvalitu poskytovaných služeb. Tyto konzultace se konají nejméně jednou za rok, nebylo-li při poslední konzultaci dohodnuto jinak. Existuje-li mezi řídicím orgánem letiště a uživateli letiště víceletá dohoda, konají se konzultace v souladu

s touto dohodou. Členské státy mají právo žádat, aby se konzultace konaly častěji.

2. Členské státy zajistí, aby změny systému nebo výše letištních poplatků byly, kdykoliv je to možné, prováděny ve shodě mezi řídicím orgánem letiště a uživateli letiště. Za tímto účelem předloží řídicí orgán letiště uživatelům letiště každý návrh na změnu systému nebo výše letištních poplatků nejpozději čtyři měsíce před jejich vstupem v platnost společně s odůvodněním navrhovaných změn, neexistují-li výjimečné okolnosti, které je nutné uživatelům letiště odůvodnit a v jejichž případě nesmí být tato doba kratší než dva měsíce. Řídicí orgán letiště konzultuje navrhované změny s uživateli letiště a před přijetím rozhodnutí zohlední jejich stanoviska. Řídicí orgán letiště zveřejní své rozhodnutí nebo doporučení v přiměřeném předstihu před jeho vstupem v platnost. Není-li mezi řídicím orgánem letiště a uživateli letiště dosaženo dohody o navrhovaných změnách, odůvodní řídicí orgán letiště své rozhodnutí s ohledem na stanoviska uživatelů letiště.

3. Členské státy zajistí, aby se v případě sporu ohledně rozhodnutí o letištních poplatcích přijatého řídicím orgánem letiště mohla kterákoli ze stran obrátit na nezávislý dozorový orgán uvedený v článku 10, který přezkoumá odůvodnění změn systému nebo výše letištních poplatků.

4. Změna systému nebo výše letištních poplatků, o níž rozhodl řídicí orgán letiště, nenabude v případě jejího předložení nezávislému dozorovému orgánu účinnosti, dokud tento dozorový orgán záležitost nepřezkoumá. Nezávislý dozorový orgán může přijmout prozatímní rozhodnutí ohledně vstupu změny letištních poplatků v platnost.

5. Členský stát se může rozhodnout, že odstavce 3 a 4 nepoužije na změny systému nebo výše letištních poplatků na těch letištích, na kterých uplatní hospodářský dohled. Může jít o stejná opatření, jako jsou opatření uvedená v čl. 1 odst. 5. Zahrnují-li tato opatření hospodářského dohledu schválení systému nebo výše letištních poplatků, musí je schválit ten orgán, který byl určen nebo zřízen jako nezávislý dozorový orgán pro účely této směrnice.

Článek 6

Transparentnost

1. Členské státy zajistí, aby pokaždé, kdy se mají konat konzultace podle čl. 5 odst. 1, poskytl řídicí orgán letiště každému uživateli letiště nebo zástupcům či sdružením uživatelů letiště informace o faktorech tvořících základ pro stanovení systému nebo výše všech poplatků na všech letištích, které daný řídicí orgán letiště vybírá. Tyto informace musí obsahovat alespoň:

- a) seznam jednotlivých služeb a infrastruktury poskytovaných za vybírané letištní poplatky;

- b) metodu použitou pro stanovení letištních poplatků;
- c) celkovou strukturu nákladů ohledně zařízení a služeb, k nimž se letištní poplatky vztahují;
- d) příjmy z jednotlivých poplatků a celkové náklady na služby, které jsou těmito poplatky pokryty;
- e) prognózu situace na letišti, pokud jde o poplatky, nárůst provozu a navrhované investice;
- f) skutečné využití letištní infrastruktury a zařízení během daného období.

2. Členské státy zajistí, aby uživatelé letiště před každou konzultací podle čl. 5 odst. 1 poskytli řídicímu orgánu letiště informace zejména o:

- a) prognóze provozu;
- b) prognóze složení a předpokládaného využití svého letadlového parku;
- c) svých rozvojových projektech na daném letišti;
- d) svých požadavcích na daném letišti.

3. S výhradou vnitrostátních právních předpisů se informace poskytnuté na základě tohoto článku považují za důvěrné či ekonomicky citlivé a podle toho je s nimi nakládáno. V případě řídicích orgánů letiště kotovaných na burze musí být dodrženy zejména předpisy pro obchodování na burze.

Článek 7

Nová infrastruktura

Členské státy zajistí, aby řídicí orgán letiště konzultoval s uživateli letiště plány na projekty nové infrastruktury ještě před jejich dokončením.

Článek 8

Normy kvality

1. V zájmu zajištění plynulého a efektivního provozu na letišti přijmou členské státy opatření nezbytná k tomu, aby řídicí orgán letiště a zástupci či sdružení uživatelů letiště mohl zahájit jednání s cílem uzavřít dohodu o úrovni služeb, pokud jde o kvalitu služeb poskytovaných na letišti. Jednání o kvalitě služeb se mohou uskutečnit v rámci konzultací uvedených v čl. 5 odst. 1.

2. Dohoda o úrovni služeb stanoví úroveň služeb, kterou má řídicí orgán letiště poskytovat a ve které je zohledněn skutečný systém či skutečná výše letištních poplatků, i úroveň služeb, na kterou mají uživatelé letiště za dotyčné letištní poplatky nárok.

Článek 9

Prizpůsobené služby

1. Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby umožnily řídicímu orgánu letiště nabízet různou kvalitu a rozsah určitých letištních služeb, terminálů nebo jejich částí, s cílem poskytovat přizpůsobené služby nebo vyhrazený terminál či jeho část. Systém a výše letištních poplatků se mohou lišit podle kvality a rozsahu těchto služeb, nákladů na ně nebo z jiného objektivního důvodu. Řídicí orgány letiště mohou tyto rozlišené letištní poplatky stanovit libovolně.

2. Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby kterýkoli uživatel letiště, který si přeje využívat přizpůsobené služby nebo vyhrazený terminál či jeho část, měl k těmto službám nebo terminálu či jeho části přístup.

V případě, že má o přístup k přizpůsobeným službám nebo vyhrazenému terminálu či jeho části zájem více uživatelů letiště, než je z důvodů omezené kapacity možné uspokojit, rozhoduje se o přístupu na základě významných, objektivních, transparentních a nediskriminačních kritérií. Tato kritéria může stanovit řídicí orgán letiště a členské státy mohou vyžadovat, aby je potvrdil nezávislý dozorový orgán.

Článek 10

Nezávislý dozorový orgán

1. Členské státy určí nebo zřídí nezávislý subjekt jako svůj vnitrostátní nezávislý dozorový orgán pro zajištění správného uplatňování opatření přijatých k dosažení souladu s touto směrnicí a pro plnění přinejmenším těch úkolů, které jsou uloženy článkem 5. Tímto orgánem může být subjekt, kterému členský stát svěřil uplatňování dodatečných regulačních opatření uvedených v čl. 1 odst. 5, včetně schvalování systému nebo výše letištních poplatků, a to za předpokladu, že splňuje požadavky odstavce 2 tohoto článku.

2. Členské státy zaručí nezávislost nezávislého dozorového orgánu tím, že zajistí, aby byl právně i funkčně nezávislý na jakémkoli řídicím orgánu letiště nebo leteckém dopravci. Členské státy, které si ponechávají vlastnictví letiště, řídicích orgánů letiště či leteckých dopravců nebo řídicí orgány letiště či letecké dopravce ovládají, zajistí, aby funkce spojené s tímto vlastnictvím nebo ovládáním nebyly svěřeny nezávislému dozorovému orgánu. Členské státy zajistí, aby nezávislý dozorový orgán vykonával své pravomoci nestranně a transparentně.

3. Členské státy oznámí Komisi název a adresu nezávislého dozorového orgánu, úkoly a povinnosti, které mu byly svěřeny, a opatření přijatá pro zajištění souladu s odstavcem 2.

4. Členské státy mohou stanovit systém financování nezávislého dozorového orgánu, jehož součástí může být i výběr poplatků od uživatelů letiště a řídicích orgánů letiště.

5. Aniž je dotčen čl. 5 odst. 5, členské státy zajistí, aby pro případy sporů uvedené v čl. 5 odst. 3 byla pro nezávislý dozorový orgán přijata nezbytná opatření týkající se systému nebo výše letištních poplatků, včetně opatření týkajících se kvality služeb, s cílem:

- a) stanovit postup pro řešení sporů mezi řídicím orgánem letiště a uživateli letiště;
- b) stanovit podmínky, za kterých je možné nezávislému dozorovému orgánu spor předložit. Tento orgán může zejména odmítnout stížnosti, které nejsou řádně odůvodněny nebo náležitě doloženy;
- c) stanovit kritéria, podle kterých se spory posuzují za účelem vyřešení.

Tyto postupy, podmínky a kritéria musí být nediskriminační, transparentní a objektivní.

6. Provádí-li nezávislý dozorový orgán šetření, zda jsou změny systému nebo výše letištních poplatků odůvodněné, jak je stanoveno v článku 5, má pro účely svého rozhodnutí přístup k nezbytným informacím od dotčených stran a současně dotčené strany konzultuje. Rozhodnutí vydá co nejdříve a v každém případě do šesti měsíců od obdržení stížnosti. Rozhodnutí nezávislého dozorového orgánu jsou závazná, aniž je dotčen parlamentní nebo soudní přezkum podle práva členských států.

7. Nezávislý dozorový orgán zveřejňuje výroční zprávu o své činnosti.

Článek 11

Zpráva a revize

1. Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě do ... (*) zprávu o uplatňování této směrnice, jež vyhodnotí pokrok dosažený v plnění jejích cílů, případně spolu s vhodnými návrhy.

2. Členské státy a Komise spolupracují při uplatňování této směrnice, zejména pokud jde o shromažďování informací pro zprávu uvedenou v odstavci 1.

Článek 12

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do ... (**). Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 13

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

Článek 14

Určení

Tato směrnice je určena členskými státy.

V ...

Za Evropský parlament

předseda

...

Za Radu

předseda nebo předsedkyně

...

(*) Čtyři roky po dni vstupu této směrnice v platnost.

(**) 36 měsíců ode dne vstupu této směrnice v platnost.

ODŮVODNĚNÍ RADY

I. ÚVOD

1. Dne 29. ledna 2007 předala Komise Radě výše uvedený návrh. Tento návrh vychází z čl. 80 odst. 2 Smlouvy o ES.
2. Ve dnech 29.–30. listopadu 2007 dosáhla Rada ve složení pro dopravu, telekomunikace a energetiku ve věci návrhu obecného přístupu.
3. Dne 15. ledna 2008 Evropský parlament (zpravodaj Ulrich Stockmann, PSE–DE) o návrhu hlasoval v prvním čtení. Stanovisko Evropského parlamentu obsahuje 45 změn.
4. Dne 7. dubna 2008 dosáhla Rada ve složení pro dopravu, telekomunikace a energetiku ve věci návrhu politické dohody a přijala řadu ze 45 změn z prvního čtení v Evropském parlamentu (dokument 8017/08). Výsledný společný postoj je naplánován k přijetí Radou dne 23. června 2008.

II. CÍL

Cílem navrhované směrnice je stanovit společné zásady pro výběr letištních poplatků na letištích ve Společenství. Jejím účelem je objasnit vztah mezi provozovateli a uživateli letišť, přičemž při výpočtu poplatků vybíraných od uživatelů vyžaduje transparentnost, konzultace s uživateli a uplatňování zásady nediskriminace. Kromě toho je jejím účelem vytvořit v každém členském státě silný nezávislý orgán pro rozhodování a urovnávání sporů v zájmu jejich rychlého vyřešení.

III. ANALÝZA SPOLEČNÉHO POSTOJE

1. *Obecně*

Na plenárním zasedání konaném dne 15. ledna 2008 Evropský parlament přijal 45 změn návrhu Komise. Společný postoj Rady zohledňuje změny návrhu Komise (viz níže v bodě 2. a)) tím, že zapracovává značný počet změn:

- buď v doslovném znění (změny Evropského parlamentu 8, 10, 11, 45);
- nebo ve smyslu těchto změn prostřednictvím podobného znění (změny Evropského parlamentu 1, 2, 3, 15, 23, 28, 29).

Podstatná část změn však není ve společném postoji zohledněna, poněvadž Rada se domnívá, že jsou:

1. buď nadbytečné, poněvadž už byly zachyceny v jiných nástrojích přijatých poté, co Evropský parlament přijal svůj postoj; nebo
2. byly zohledněny v jiné části znění, protože původní návrh Komise byl ve společném postoji přepracován.

2. *Konkrétní otázky*

a) *Hlavní změny návrhu Komise*

Vycházejíc z návrhu Komise Rada provedla několik změn, jež je možno shrnout takto:

- *Oblast působnosti navrhované směrnice, článek 1*

Komise původně navrhovala zahrnout všechna letiště s více než 1 milionem odbavených cestujících za rok. Rada souhlasila se zvýšením tohoto prahu na 5 milionů a dále se zahrnutím největšího letiště v každém členském státě. Tato oblast působnosti je navíc v souladu se stanoviskem Evropského parlamentu.

- *Změna poplatků v zájmu životního prostředí a z jiných důvodů veřejného zájmu, článek 3*

Rada schválila začlenění této možnosti do článku o nediskriminaci. Toto doplnění zohledňuje právní členských států mít možnost podporovat využívání ekologičtějších letadel, a to rozlišením letištních poplatků, jakož i pro jiné účely.

— *Odvození poplatků od nákladů*, 8. bod odůvodnění

Tento bod odůvodnění odráží vyvážený kompromis mezi přáním členských států, aby se letištní poplatky vztahovaly pouze na úroveň nákladů na poskytování letištních služeb (v souladu s doporučeními politiky Mezinárodní organizace pro civilní letectví ohledně letištních poplatků), a odpovídajícím stupněm flexibility pro jiné členské státy, včetně těch, které se domnívají, že by to mohlo mít dopad na fungování sítě letišť, neboť některé státy potřebují flexibilitu k využívání komerčních výnosů v rámci sítě letišť.

— *Sít letišť a systém letišť*, čl. 2 odst. 5 a článek 4

Rada se shodla, že do znění návrhu směrnice bylo nezbytné vložit definici sítě letišť. Dále považovala za vhodné zahrnout znění zajišťující, aby letiště obsluhující stejné město nebo městskou aglomeraci mohla mít společný systém poplatků.

— *Opatření hospodářského dohledu*, čl. 5 odst. 5

Rada považovala za vhodné doplnit ustanovení o opatřeních hospodářského dohledu, podle něhož členské státy využívající systémy hospodářského dohledu nejsou povinny použít postup urovnávání sporů předepsaný touto směrnicí. Důvodem je skutečnost, že hospodářský dohled nabízí stupeň ochrany srovnatelný s dohledem stanoveným v této směrnici.

— *Lhůta pro provedení této směrnice*, článek 12

Rada prodloužila požadovanou lhůtu pro provedení této směrnice do vnitrostátního práva na 36 měsíců s cílem poskytnout všem členským státům dostatek času k přijetí nezbytných opatření k jejímu provedení.

b) **Změny Evropského parlamentu**

Rada dále zvažila řadu změn, ačkoliv je nezahrnula do společného postoje. Tyto otázky by mohly být shrnuty následujícím způsobem:

— *Bezpečnostní poplatky*

Příslušné změny 4, 13, 37–41

Společný postoj nezahrnul změny týkající se financování bezpečnosti s ohledem na skutečnost, že obavy Evropského parlamentu ohledně této věci jsou již vyřešeny vstupem v platnost nového nařízení o ochraně letectví před protiprávními činy (nařízení 300/2008). Tyto obavy budou rovněž vyřešeny v budoucí politické iniciativě Komise.

— *Předběžné financování*

Příslušné změny 31, 32

Společný postoj uznává význam projektů nové infrastruktury a zajišťuje možnost jejich financování a současně chrání zájmy uživatelů letiště. Tato zásada předběžného financování je již uvedena v textech Mezinárodní organizace pro civilní letectví, avšak Rada se domnívá, že je vzhledem různému přístupu v členských státech a potřebě zachovat flexibilitu vhodnější ji do jejího společného postoje nezahrnout. Komise tyto změny nepřijala.

— *Systém samostatného nebo dvojího financování*

Příslušné změny 6, 22

Rada považovala za nezbytné předpokládat zřízení společného rámce, kterým se regulují základní vlastnosti letištních poplatků a způsob jejich stanovení, ale rovněž zohlednila, že členské státy by měly mít možnost povolit systém samostatného nebo dvojího financování nebo kombinaci těchto dvou systémů a nemít povinnost přijmout právní předpisy stanovující jako povinný jeden z těchto dvou systémů nebo poskytnout letištím právo zvolit si, který ze systémů přijmou. Proto společný postoj neobsahoval žádné výslovné ustanovení o této otázce.

— *Pokrytí všech letišť v síti*

Príslušné změny 9, 14

Ve společném postoji nejsou tyto změny přijaty z důvodu soudržnosti s celým přístupem k sítím, zejména pokud jde o nediskriminaci sítí mezi členskými státy, odstranění zbytečné administrativní zátěže na malých letištích a nedostatek praktické potřeby, protože Rada se domnívá, že nebezpečí křížového financování je neodůvodněné.

— *Další změny*

Ve společném postoji není zahrnuta řada změn ze tří důvodů:

- Rada se domnívá, že nebyly v souladu s filosofií a přístupem obsaženými v tomto návrhu směrnice;
- Rada se domnívá, že jejich znění v navržené podobě nebylo dostatečně jasné a mohlo by způsobit právní nejistotu, poněvadž by je bylo možno vykládat několika způsoby;
- Rada se domnívá, že by nebylo praktické, aby je prováděly členské státy, zejména pokud jde o změny stanovující lhůty, jež členské považují za příliš krátké nebo za příliš dlouhé.

Jedná se o tyto změny:

- zásady hospodářské soutěže a státní podpory (část změny 7, 16, 24, 25, 26);
- nediskriminace (34, 35, 36);
- podmínky pro zásah nezávislého dozorového orgánu a přenesení pravomoci (19, 21, 42, 43);
- úroveň služeb a kvalita služeb (5, 27, 33);
- odkaz na faktory určující výši poplatků (12);
- konzultace (17);
- časový rozvrh předložení změn systému poplatků (18);
- přípustnost stížností (20);
- transparentnost (30);
- lhůta pro rozhodnutí nezávislého dozorového orgánu (44).

IV. ZÁVĚR

Rada se domnívá, že společný postoj je vyvážený a respektuje záměry a cíle návrhu Komise. Rovněž bere v úvahu výsledky prvního čtení Evropského parlamentu.

Rada bere na vědomí neformální jednání, jež již proběhla mezi Radou a Evropským parlamentem, a věří, že nalezené kompromisní znění umožní rychlé přijetí této směrnice v brzké budoucnosti.