

III

(Přípravné akty)

RADA

SPOLEČNÝ POSTOJ (ES) č. 14/2008

přijatý Radou dne 18. dubna 2008

s ohledem na přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. .../2008 ze dne ... o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (přepřacované znění)

(Text s významem pro EHP)

(2008/C 129 E/01)

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) V nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům ⁽⁴⁾, nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství ⁽⁵⁾ a nařízení Rady (EHS) č. 2409/92 ze dne 23. července 1992 o tarifech

a sazbách za letecké služby ⁽⁶⁾ je třeba provést řadu zásadních změn. V zájmu jasnosti by tato nařízení měla být přepracována a kodifikována do jednoho nařízení.

(2) S cílem zabezpečit účinnější a jednotnější používání právních předpisů Společenství v oblasti vnitřního leteckého trhu je třeba učinit řadu úprav současného právního rámce.

(3) Vzhledem k možné souvislosti mezi finančním zdravím leteckého dopravce a bezpečností by se mělo zavést přísnější sledování finanční situace leteckých dopravců.

(4) Vzhledem k rostoucímu významu leteckých dopravců s provozními základnami ve více členských státech a potřebě zajistit účinný dohled nad těmito leteckými dopravci by měl být za dohled nad osvědčením provozovatele letecké dopravy i nad provozní licencí odpovědný stejný členský stát.

(5) Orgány vydávající licence by měly pravidelně posuzovat finanční situaci leteckých dopravců, aby bylo zajištěno jednotné sledování dodržování požadavků provozních licencí všech leteckých dopravců Společenství. Letečtí dopravci by proto měli poskytovat dostatečné informace o svojí finanční situaci, zejména v prvních dvou letech své existence, jelikož toto období je obzvláště kritické z hlediska toho, zda se leteckému dopravci podaří udržet na trhu. Aby v důsledku různého používání pravidel na vnitrostátní úrovni nedošlo k narušení hospodářské soutěže, je nezbytné, aby byl posílen finanční dohled členských států nad všemi leteckými dopravci Společenství.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 175, 27.7.2007, s. 85.

⁽²⁾ Úř. věst. C 305, 15.12.2007, s. 11.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 11. července 2007 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku), společný postoj Rady ze dne 18. dubna 2008 a postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 1.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 1791/2006 (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 1).

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 15.

- (6) S cílem snížit riziko pro cestující by letečtí dopravci Společenství, kteří nesplňují požadavky pro ponechání provozní licence v platnosti, neměli mít možnost pokračovat v provozu. V těchto případech by měl příslušný orgán vydávající licenci provozní licenci zrušit nebo pozastavit.
- (7) V souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel⁽¹⁾ by letecký dopravce měl mít pojištění pokrývající odpovědnost pro případ nehod ve vztahu k cestujícím, nákladu a třetím osobám. Leteckým dopravcům by rovněž měla být uložena povinnost mít pojištění pokrývající odpovědnost pro případ nehod ve vztahu k poštovním zásilkám.
- (8) Aby se zabránilo nadměrnému využívání smluv o pronájmu letadel zapsaných v leteckém rejstříku ve třetích zemích, zejména letadel s posádkou (wet lease), měla by se tato možnost povolit pouze za výjimečných okolností, jako je nedostatek vhodných letadel na trhu Společenství, měla by být časově přísně omezena a měla by splňovat bezpečnostní normy rovnocenné bezpečnostním pravidlům Společenství a vnitrostátním právním předpisům.
- (9) Pokud jde o zaměstnance leteckého dopravce Společenství, který provozuje letecké služby z provozní základny nacházející se mimo území členského státu, v němž má tento letecký dopravce Společenství své hlavní místo obchodní činnosti, měly by členské státy zajistit řádné uplatňování právních předpisů v sociální oblasti, a to jak předpisů Společenství, tak i předpisů vnitrostátních.
- (10) Za účelem dotvoření vnitřního leteckého trhu by se měla zrušit existující omezení používaná mezi členskými státy, jako jsou omezení společného označování linek na trasách do třetích zemí nebo stanovování cen pro linky do třetích zemí s mezipřistáním v jiném členském státě (lety šesté svobody).
- (11) Aby se zohlednil zvláštní charakter a omezení nejvzdálenějších regionů, zejména jejich odlehlost, ostrovní povaha a malá rozloha, a potřeba řádně je propojit s ústředními regiony Společenství, mohou být odůvodněna zvláštní ujednání ohledně pravidel pro dobu platnosti smluv o závazcích veřejné služby vztahujících se na trasy do takových regionů.
- (12) Podmínky, za kterých lze uložit závazky veřejné služby, by měly být definovány jasně a jednoznačně, přičemž příslušná nabídková řízení by měla umožnit účast dosta-
- tečného počtu soutěžitelů. Komise by měla mít možnost získat všechny informace nezbytné k posouzení hospodářské opodstatněnosti závazků veřejné služby v jednotlivých případech.
- (13) Platná pravidla týkající se rozdělení provozu mezi letišti obsluhujícími stejné město nebo aglomeraci by měla být vyjasněna a zjednodušena.
- (14) Je vhodné zajistit, aby členské státy mohly reagovat na náhlé potíže vyplývající z nepředvídatelných a neodvratitelných okolností, které technicky či prakticky velice ztěžují poskytování leteckých služeb.
- (15) Zákazníci by měli mít přístup ke všem leteckým tarifům a leteckým sazbám bez ohledu na jejich místo pobytu ve Společenství nebo jejich státní příslušnost a bez ohledu na místo usazení cestovní kanceláře ve Společenství.
- (16) Zákazníci by měli mít možnost účinně srovnávat ceny leteckých služeb různých leteckých společností. Proto by vždy měla být udávána konečná cena, kterou má zákazník za letecké služby ze Společenství zaplatit, včetně všech daní a poplatků. Letečtí dopravci Společenství se rovněž vyzývají, aby uváděli konečnou cenu svých leteckých služeb ze třetích zemí do Společenství.
- (17) Opatření nezbytná k provedení tohoto nařízení by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi⁽²⁾.
- (18) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž jednotnějšího používání právních předpisů Společenství týkajících se vnitřního leteckého trhu, nemůže být z důvodu mezinárodní povahy letecké dopravy uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej může být 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 toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (19) Prohlášení ministrů o letišti Gibraltar, dohodnuté dne 18. září 2006 v Córdobě na první ministerské schůzce fóra pro dialog o Gibraltar, nahradí společné prohlášení o gibraltarském letišti učiněné dne 2. prosince 1987 v Londýně a plně dodržování tohoto prohlášení ministrů bude považováno za dodržování prohlášení z roku 1987.
- (20) Je proto nezbytné zrušit nařízení (EHS) č. 2407/92, (EHS) č. 2408/92 a (EHS) č. 2409/92,

(1) Úř. věst. L 138, 30.4.2004, s. 1.

(2) Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí 2006/512/ES (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11).

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět

1. Toto nařízení upravuje vydávání licencí leteckým dopravcům Společenství, právo leteckých dopravců Společenství provozovat letecké služby uvnitř Společenství a stanovování cen leteckých služeb uvnitř Společenství.

2. Kapitola III tohoto nařízení se použije pro letiště Gibraltar, aniž jsou dotčeny právní postojе Španělského království a Spojeného království ve sporech o svrchovanost nad územím, kde se letiště nachází.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „provozní licenci“ oprávnění vydané příslušným orgánem vydávajícím licenci určitému podniku, které mu umožňuje poskytovat letecké služby, jak je uvedeno v provozní licenci;
- 2) „příslušným orgánem vydávajícím licenci“ orgán členského státu oprávněný vydat, odepřít, zrušit nebo pozastavit provozní licenci v souladu s kapitolou II;
- 3) „podnikem“ fyzická nebo právnická osoba, bez ohledu na to, zda je založena za účelem zisku, nebo každý úřední subjekt, bez ohledu na to, zda má právní subjektivitu;
- 4) „leteckou službou“ let nebo soubor letů za účelem přepravy cestujících, nákladu nebo poštovních zásilek za úplatu;
- 5) „letem“ odlet z určitého letiště směrem ke stanovenému letišti přistání;
- 6) „místním letem“ let nezahrnující přepravu cestujících, poštovních zásilek nebo nákladu mezi různými letišti nebo jinými povolenými místy přistání;
- 7) „letišťem“ jakékoli území v členském státě zvláště upravené pro letecké služby;
- 8) „osvědčením provozovatele letecké dopravy (AOC)“ osvědčení předané podniku, které potvrzuje, že provozovatel má odbornou způsobilost a organizaci k zajištění bezpečnosti provozu uvedeného v osvědčení, jak stanoví příslušná ustanovení práva Společenství nebo případně vnitrostátního práva;
- 9) „skutečnou kontrolou“ vztah na základě práva, smluv nebo jiných prostředků, které samostatně nebo společně

a s ohledem na věcné a právní skutečnosti zakládají možnost přímého nebo nepřímého rozhodujícího vlivu na podnik, zejména prostřednictvím:

- a) práva užívat majetek podniku nebo jeho část;
 - b) práva nebo smluv, které poskytují rozhodující vliv na složení, hlasování, nebo rozhodování orgánů podniku nebo jinak poskytují rozhodující vliv na chod podniku;
- 10) „leteckým dopravcem“ podnik s platnou provozní licencí nebo rovnocenným dokladem;
 - 11) „leteckým dopravcem Společenství“ letecký dopravce s platnou provozní licencí vydanou příslušným orgánem vydávajícím licenci v souladu s kapitolou II;
 - 12) „obchodním plánem“ podrobný popis zamýšlených obchodních činností leteckého dopravce na dané období, zejména ve vztahu k očekávanému rozvoji trhu a investicím, které se mají uskutečnit, včetně finančních a hospodářských důsledků těchto činností;
 - 13) „leteckou službou uvnitř Společenství“ letecká služba provozovaná ve Společenství;
 - 14) „provozním právem“ právo provozovat leteckou službu na letecké trase mezi dvěma letišti Společenství;
 - 15) „prodejem samotných míst“ prodej míst v letadle bez dalších služeb, jako je například ubytování, přímo veřejnosti leteckým dopravcem nebo jeho pověřeným zástupcem nebo nájemcem;
 - 16) „pravidelnými leteckými službami“ soubor letů, z nichž každý má všechny tyto vlastnosti:
 - a) pro každý let jsou k dispozici místa nebo kapacita pro přepravu nákladu nebo poštovních zásilek pro individuální prodej veřejnosti buď přímo leteckým dopravcem, nebo jeho schválenými zástupci;
 - b) je provozován za účelem poskytování dopravy mezi dvěma nebo více stejnými letišti, buď:
 - podle zveřejněného letového řádu, nebo
 - s lety tak pravidelnými nebo častými, že tvoří zřejmou systematickou řadu;
 - 17) „kapacitou“ počet míst nebo užitečné zatížení nabízené veřejnosti v pravidelných leteckých službách za dané období;
 - 18) „leteckými tarify“ ceny vyjádřené v eurech nebo v národní měně, které se platí leteckým dopravcům, jejich zástupcům nebo jiným prodejčům letenek za přepravu cestujících a jakékoliv podmínky pro použití těchto cen, včetně odměn a podmínek nabízených zástupcům a jiným pomocným službám;

- 19) „leteckými sazbami“ ceny vyjádřené v eurech nebo v národní měně placené za přepravu nákladu a podmínky pro použití těchto cen, včetně odměn a podmínek nabízených zástupcům a jiným pomocným službám;
- 20) „zúčastněnými členskými státy“ členské státy, mezi nimiž nebo v nichž je provozována letecká služba;
- 21) „zapojenými členskými státy“ zúčastněné členské státy a členské státy, které vydaly leteckým dopravcům provozujícím leteckou službu licenci;
- 22) „aglomerací“ městská oblast zahrnující několik měst nebo obcí, které se v důsledku růstu a rozšíření obyvatelstva sloučily do jedné souvislé zastavěné oblasti;
- 23) „provozním účtem“ podrobný výkaz příjmů a výdajů leteckého dopravce za dané období, včetně rozdělení mezi činnosti vztahující se k letecké dopravě a ostatní činnosti, jakož i mezi finanční a nefinanční prvky;
- 24) „smlouvou o pronájmu bez posádky (dry lease)“ dohoda mezi podniky, podle níž je letadlo provozováno na AOC nájemce;
- 25) „smlouvou o pronájmu s posádkou (wet lease)“ dohoda mezi leteckými dopravci, podle níž je letadlo provozováno na AOC pronajímatele;
- 26) „hlavním místem obchodní činnosti“ ústředí nebo sídlo leteckého dopravce Společenství v členském státě, ve kterém jsou vykonávány hlavní finanční funkce a provozní řízení leteckého dopravce Společenství, včetně řízení zachování letové způsobilosti.

KAPITOLA II

PROVOZNÍ LICENCE

Článek 3

Provozní licence

1. Žádný podnik usazený ve Společenství není oprávněn k letecké přepravě cestujících, poštovních zásilek nebo nákladu za úplat, nebyla-li mu vydána příslušná provozní licence.

Podnik, který splňuje požadavky této kapitoly, má nárok na získání provozní licence.

2. Příslušný orgán vydávající licenci nevydává provozní licence ani je neponechá v platnosti, nejsou-li splněny požadavky této kapitoly.

3. Aniž jsou dotčeny jakékoli jiné platné předpisy práva Společenství, vnitrostátního nebo mezinárodního práva, požá-

davek být držitelem platné provozní licence se nevztahuje na tyto kategorie leteckých služeb:

- a) letecké služby prováděné bezmotorovými nebo ultralehkými motorovými letadly; a
- b) místní lety.

Článek 4

Podmínky pro vydání provozní licence

Příslušný orgán členského státu vydávající licenci vydá podniku provozní licenci, pokud:

- a) se jeho hlavní místo obchodní činnosti nachází v tomto členském státě;
- b) je držitelem platného AOC vydaného vnitrostátním orgánem téhož členského státu, jehož příslušný orgán vydávající licenci je odpovědný za vydání, odepření, zrušení nebo pozastavení provozní licence leteckého dopravce Společenství;
- c) má k dispozici jedno nebo více letadel, a to buď na základě vlastnictví, anebo na základě smlouvy o pronájmu bez posádky;
- d) jeho hlavní činností je provoz leteckých služeb samotných nebo ve spojení s jiným obchodním provozem letadel nebo opravou a údržbou letadel;
- e) jeho podniková struktura umožňuje příslušnému orgánu vydávajícímu licenci uplatnit ustanovení této kapitoly;
- f) členské státy nebo státní příslušníci členských států vlastní více než 50 % podniku a skutečně jej kontrolují, přímo či nepřímo prostřednictvím jednoho nebo více zprostředkujících podniků, s výhradou dohody se třetí zemí, jejíž je Společenství stranou;
- g) splňuje finanční podmínky uvedené v článku 5;
- h) splňuje požadavky na pojištění uvedené v článku 11 a v nařízení (ES) č. 785/2004; a
- i) splňuje ustanovení o bezúhonnosti uvedená v článku 7.

Článek 5

Finanční podmínky pro vydání provozní licence

1. Příslušný orgán vydávající licenci důkladně posoudí, zda podnik, který žádá o provozní licenci poprvé, může prokázat, že:

- a) může kdykoli dostat svým stávajícím a možným budoucím závazkům podle realistických předpokladů po dobu 24 měsíců od začátku provozu; a

b) může pokrýt vlastní stálé i provozní náklady na provoz podle realistických předpokladů a v souladu s obchodním plánem po dobu tří měsíců od začátku provozu bez ohledu na příjmy z provozu.

2. Pro účely hodnocení podle odstavce 1 předloží každý žadatel obchodní plán nejméně na první tři roky provozu. Obchodní plán obsahuje také podrobnosti o finančních vztazích žadatele k jakékoli jiné obchodní činnosti, které se žadatel přímo nebo prostřednictvím příbuzných podniků účastní. Žadatel také poskytne veškeré související informace, zejména údaje podle bodu 1 přílohy I.

3. Odstavce 1 a 2 tohoto článku se nevztahují na podniky žádající o provozní licenci určenou pro provoz letadel s maximální vzletovou hmotností menší než 10 t nebo s méně než 20 sedadly. Tyto podniky musí prokázat, že jejich čistý kapitál činí nejméně 100 000 EUR, nebo na požádání předložit příslušnému orgánu vydávajícímu licenci všechny nezbytné informace pro účely hodnocení podle odstavce 1, zejména údaje uvedené v bodě 1 přílohy I.

Příslušný orgán vydávající licenci však může odstavce 1 a 2 použít na podnik žádající o provozní licenci podle ustanovení předchozího pododstavce, který má v úmyslu provozovat pravidelné letecké služby nebo jehož obrat přesahuje 3 miliony EUR ročně.

Článek 6

Osvědčení provozovatele letecké dopravy

1. Vydání a platnost provozní licence neustále závisí na vlastnictví platného AOC, které stanoví činnosti, na něž se vztahuje provozní licence.

2. Jakákoli změna v AOC leteckého dopravce Společenství se podle potřeby zohlední v jeho provozní licenci.

Článek 7

Prokazování bezúhonnosti

1. Pokud se k vydání provozní licence požaduje od osob, které budou trvale a skutečně řídit provoz podniku, prokázání bezúhonnosti nebo toho, že neprodělaly úpadek, přijme příslušný orgán vydávající licenci jako dostatečný důkaz ve vztahu ke státním příslušníkům členských států doklady, které byly vydány příslušnými orgány členského státu původu nebo členského státu trvalého pobytu osoby a které prokazují splnění těchto požadavků.

2. Nevydává-li členský stát původu nebo členský stát trvalého pobytu osoby doklady uvedené v odstavci 1, nahrazují se tyto doklady místopřísežným prohlášením nebo v členských státech,

kteří takové prohlášení neupravují, čestným prohlášením učiněným dotyčnou osobou před příslušným soudním nebo správním orgánem či případně před notářem nebo oprávněným profesním subjektem členského státu původu nebo členského státu trvalého pobytu osoby. Tento orgán, notář nebo profesní subjekt vydá osvědčení potvrzující pravost místopřísežného nebo čestného prohlášení.

3. Příslušný orgán vydávající licenci může požadovat, aby doklady a osvědčení uvedené v odstavcích 1 a 2 nebyly při předložení starší tří měsíců.

Článek 8

Platnost provozní licence

1. Provozní licence je platná, dokud letecký dopravce Společenství splňuje požadavky této kapitoly.

Letecký dopravce Společenství musí být kdykoli schopen na žádost příslušnému orgánu vydávajícímu licenci prokázat, že splňuje všechny požadavky této kapitoly.

2. Příslušný orgán vydávající licenci důkladně sleduje soulad s požadavky této kapitoly. V každém případě přezkoumá soulad s těmito požadavky:

- a) dva roky po vydání nové provozní licence;
- b) při podezření na výskyt možných pobtízí; nebo
- c) na žádost Komise.

V případě, že se příslušný orgán vydávající licenci domnívá, že finanční problémy u leteckého dopravce Společenství mohou ovlivnit bezpečnost jeho provozu, neprodleně informuje orgán příslušný pro AOC.

3. Provozní licence se znovu předloží ke schválení, pokud letecký dopravce Společenství:

- a) nezačíná provoz do šesti měsíců od vydání provozní licence;
- b) zastaví provoz na více než šest měsíců; nebo
- c) drží licenci na základě čl. 5 odst. 3 prvního pododstavce a má v úmyslu využít při provozu letadla o velikosti překračující mez uvedenou v čl. 5 odst. 3 nebo již nesplňuje finanční podmínky v uvedeném ustanovení stanovené.

4. Letecký dopravce Společenství poskytne příslušnému orgánu vydávajícímu licenci ověřené účty nejpozději do šesti měsíců od posledního dne příslušného finančního roku, pokud vnitrostátní právní předpisy nestanoví jinak. Během prvních dvou let provozu leteckého dopravce Společenství se údaje uvedené v bodě 3 přílohy I zpřístupňují příslušnému orgánu vydávajícímu licenci na jeho žádost.

Příslušný orgán vydávající licenci může kdykoli hodnotit finanční výkonnost leteckého dopravce Společenství, kterému vydal provozní licenci, a vyžádat si k tomu příslušné informace. Jako součást tohoto posouzení příslušný letecký dopravce Společenství aktualizuje údaje uvedené v bodě 3 přílohy I a poskytne je na žádost příslušnému orgánu vydávajícímu licenci.

5. Letecký dopravce Společenství oznámí příslušnému orgánu vydávajícímu licenci:

- a) předem plány, pokud jde o provoz nové letecké služby na kontinent nebo do oblasti, kam ji dříve neprovozoval, nebo o jakoukoliv jinou důležitou změnu v rozsahu jeho činnosti, mimo jiné včetně změny typu nebo počtu používaných letadel;
- b) předem všechny zamýšlené fúze nebo akvizice; a
- c) do 14 dnů každou změnu ve vlastnictví jakékoliv jednotlivé účasti na kapitálu, která představuje 10 % nebo více z celkového kapitálu leteckého dopravce Společenství nebo jeho mateřské společnosti nebo společnosti, která jej kontroluje na nejvyšším stupni.

6. Pokud příslušný orgán vydávající licenci pokládá změny oznámené podle odstavce 5 za změny s významným vlivem na finanční situaci leteckého dopravce Společenství, vyžádá si kromě informací poskytovaných podle odstavce 4 ještě předložení revidovaného obchodního plánu, který zahrnuje dotčené změny a pokrývá období alespoň dvanácti měsíců ode dne jeho provedení, jakož i údaje podle bodu 2 přílohy I.

Příslušný orgán vydávající licenci rozhodne o revidovaném obchodním plánu, pokud jde o to, zda letecký dopravce Společenství může dostát svým stávajícím i možným budoucím závazkům během tohoto období dvanácti měsíců. Takové rozhodnutí musí být přijato do tří měsíců od předložení všech nezbytných informací.

7. Ve vztahu k leteckým dopravcům Společenství, kterým vydal provozní licenci, rozhodne příslušný orgán vydávající licenci, zda má být provozní licence znovu předložena ke schválení v případě změny jednoho nebo více prvků ovlivňujících právní postavení leteckého dopravce Společenství, a zejména v případě fúzí nebo převzetí.

8. Odstavce 4, 5 a 6 tohoto článku se nevztahují na letecké dopravce Společenství zabývající se výlučně provozem letadel s maximální vzletovou hmotností menší než 10 t nebo s méně než 20 sedadly. Tito letectví dopravci Společenství musí být schopni kdykoli prokázat, že jejich čistý kapitál činí nejméně 100 000 EUR, nebo na požádání předložit příslušnému orgánu vydávajícímu licenci informace nezbytné pro účely hodnocení podle čl. 9 odst. 2.

Příslušný orgán vydávající licenci však může odstavce 4, 5 a 6 použít na letecké dopravce Společenství, jimž vydal licenci a kteří

provazují pravidelné letecké služby nebo jejichž obrat přesahuje 3 miliony EUR ročně.

Článek 9

Pozastavení a zrušení provozní licence

1. Příslušný orgán vydávající licenci může kdykoliv posoudit finanční výkonnost leteckého dopravce Společenství, jemuž vydal licenci. Na základě svého posouzení tento orgán provozní licenci pozastaví nebo zruší, pokud není nadále přesvědčen, že tento letecký dopravce Společenství může dostát svým stávajícím i možným budoucím závazkům v období dvanácti měsíců. Příslušný orgán vydávající licenci však může vydat dočasnou licenci na období maximálně dvanácti měsíců do uskutečnění finanční reorganizace leteckého dopravce Společenství za předpokladu, že není ohrožena bezpečnost, v této dočasné licenci jsou zohledněny všechny případné změny AOC a že existuje reálný výhled na uspokojivou finanční reorganizaci během této doby.

2. Kdykoli se objeví zřetelné náznaky existence finančních potíží nebo bylo-li proti leteckému dopravci Společenství, kterému vydal licenci, zahájeno úpadkové nebo podobné řízení, provede příslušný orgán vydávající licenci bezodkladně hloubkové posouzení finanční situace a na základě svých zjištění přezkoumá do tří měsíců status provozní licence v souladu s tímto článkem.

Příslušný orgán vydávající licenci informuje Komisi o svých rozhodnutích týkajících se statusu provozní licence.

3. Pokud ověřené účty podle čl. 8 odst. 4 nebyly poskytnuty ve lhůtě uvedené v tomto článku, požádá příslušný orgán vydávající licenci bez zbytečného odkladu leteckého dopravce Společenství o poskytnutí těchto ověřených účtů.

Pokud ověřené účty nejsou poskytnuty do jednoho měsíce, může být provozní licence zrušena nebo pozastavena.

4. Příslušný orgán vydávající licenci pozastaví nebo zruší provozní licenci, pokud letecký dopravce Společenství vědomě nebo z nedbalosti poskytne příslušnému orgánu vydávajícímu licenci informace, jež jsou v podstatném bodě nesprávné.

5. V případě, že AOC leteckého dopravce Společenství bude pozastaveno nebo odejmuto, příslušný orgán vydávající licenci neprodlouží pozastavení nebo zruší provozní licenci uvedeného leteckého dopravce.

6. Příslušný orgán vydávající licenci může pozastavit nebo zrušit provozní licenci leteckého dopravce Společenství, pokud tento dopravce již nesplňuje požadavky na bezúhonnost stanovené v článku 7.

Článek 10

Rozhodnutí o provozních licencích

1. Příslušný orgán vydávající licenci rozhodne o žádosti co nejrychleji, nejpozději však do tří měsíců ode dne předložení všech nezbytných informací, přičemž bere v úvahu veškeré dostupné důkazy. Rozhodnutí se oznámí žadateli. Zamítavé rozhodnutí musí být odůvodněno.

2. Postupy pro vydávání, pozastavení a zrušení provozních licencí příslušné orgány vydávající licence zveřejní a informují o nich Komisi.

3. Seznam rozhodnutí příslušných orgánů vydávajících licence o vydání, pozastavení nebo zrušení provozních licencí se zveřejní každý rok v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 11

Požadavky na pojištění

Bez ohledu na nařízení (ES) č. 785/2004 musí mít letecký dopravce pojištění pokrývající odpovědnost pro případ nehod ve vztahu k poštovním zásilkám.

Článek 12

Zápis do rejstříku

1. Aniž je dotčen čl. 13 odst. 4, musí být letadla používaná leteckým dopravcem Společenství zapsána podle volby členského státu, jehož příslušný orgán vydává provozní licenci, buď v jeho vnitrostátním leteckém rejstříku, nebo v leteckém rejstříku Společenství.

2. V souladu s odstavcem 1 příslušný orgán zapíše v souladu s platnými právními předpisy do svého vnitrostátního leteckého rejstříku neprodleně a bez jakýchkoli diskriminačních poplatků letadla vlastněná státními příslušníky jiných členských států a převody z leteckých rejstříků jiných členských států. Převod letadla nepodléhá žádnému poplatku kromě obvyklého poplatku za zápis do leteckého rejstříku.

Článek 13

Pronájem

1. Aniž je dotčen čl. 4 písm. c), letecký dopravce Společenství může mít k dispozici jedno nebo více letadel na základě smlouvy o pronájmu bez posádky (dry lease) nebo s posádkou (wet lease). Letečtí dopravci Společenství mohou volně provozovat letadla pronajatá s posádkou a zapsaná v leteckém rejstříku Společenství s výjimkou případů, v nichž by to vedlo k ohrožení bezpečnosti. Komise zajistí, aby provádění tohoto ustanovení bylo přiměřené a úměrné a aby zohledňovalo bezpečnost.

2. Smlouva o pronájmu bez posádky, jejíž stranou je letecký dopravce Společenství, nebo smlouva o pronájmu s posádkou,

podle níž je letecký dopravce Společenství nájemcem pronajátého letadla, podléhá předchozímu schválení v souladu s platnými právními předpisy Společenství nebo vnitrostátními právními předpisy o bezpečnosti letectví.

3. Letecký dopravce Společenství najímající od jiného podniku letadla s posádkou zapsaná v leteckém rejstříku třetí země musí obdržet od příslušného orgánu vydávajícího licenci předchozí schválení provozu. Příslušný orgán může schválení udělit, pokud:

a) letecký dopravce Společenství prokáže ke spokojenosti příslušného orgánu, že jsou splněny všechny bezpečnostní normy rovnocenné normám uloženým právem Společenství nebo vnitrostátním právem; a

b) je splněna jedna z těchto podmínek:

i) letecký dopravce Společenství zdůvodní tento pronájem na základě výjimečných potřeb; v takovém případě je možno udělit schválení na dobu nejvýše sedmi měsíců, které lze jednou prodloužit o dalších nejvýše sedm měsíců,

ii) letecký dopravce Společenství prokáže, že pronájem je nezbytný k uspokojení sezónních potřeb kapacity, které se nedají vhodně uspokojit pronájmem letadel zapsaných v leteckém rejstříku Společenství; v takovém případě lze schválení prodloužit, nebo

iii) letecký dopravce Společenství prokáže, že pronájem je nezbytný pro překonání provozních potíží a není možné nebo vhodné najmout letadla zapsaná v leteckém rejstříku Společenství; v takovém případě bude schválení omezeno pouze na dobu nezbytnou pro překonání potíží.

4. Příslušný orgán může ke schválení připojit podmínky. Tyto podmínky jsou součástí smlouvy o pronájmu s posádkou.

Příslušný orgán může odmítnout udělit schválení, pokud neexistuje vzájemnost v oblasti pronájmu letadel s posádkou mezi dotyčným členským státem nebo Společenstvím a třetí zemí, v jejímž leteckém rejstříku je letadlo pronajaté s posádkou zapsáno.

Příslušný orgán informuje dotyčné členské státy o schválení, která udělil pro letadla pronajatá s posádkou zapsaná v leteckém rejstříku třetí země.

Článek 14

Právo být vyslechnut

Příslušný orgán vydávající licenci zajistí, aby při přijímání rozhodnutí o pozastavení nebo zrušení provozní licence leteckého dopravce Společenství byla tomuto leteckému dopravci poskytnuta možnost být vyslechnut, přičemž se v některých případech zohlední nezbytnost postupu pro naléhavé případy.

KAPITOLA III

PŘÍSTUP NA TRASY

Článek 15

Poskytování leteckých služeb uvnitř Společenství

1. Letečtí dopravci Společenství mají nárok provozovat letecké služby uvnitř Společenství.

2. Členské státy nesmějí podmínit provozování leteckých služeb uvnitř Společenství leteckým dopravcem Společenství žádným povolením či oprávněním. Členské státy nesmějí vyžadovat, aby letečtí dopravci Společenství předložili jakékoli doklady nebo informace, které již poskytli příslušnému orgánu vydávajícímu licenci za předpokladu, že příslušné informace mohou být od příslušného orgánu vydávajícího licenci získány včas.

3. Pokud Komise na základě informací získaných podle čl. 26 odst. 2 shledá, že provozní licence vydaná leteckému dopravci Společenství není v souladu s požadavky tohoto nařízení, předloží svá zjištění příslušnému orgánu vydávajícímu licenci, jenž zašle své připomínky Komisi do patnácti pracovních dnů.

Pokud má Komise po přezkumu připomínek příslušného orgánu vydávajícího licenci nadále za to, že provozní licence není v souladu s tímto nařízením, nebo pokud jí příslušný orgán vydávající licenci nezaslal žádné připomínky, přijme postupem podle čl. 25 odst. 2 rozhodnutí, kterým požádá příslušný orgán vydávající licenci, aby přijal vhodná nápravná opatření nebo aby pozastavil nebo zrušil provozní licenci.

V tomto rozhodnutí se stanoví den, do něž příslušný orgán vydávající licenci provede nápravná opatření. Pokud nápravná opatření nebyla do tohoto dne provedena, není letecký dopravce Společenství oprávněn vykonávat svá práva podle odstavce 1.

Letecký dopravce Společenství může znovu začít vykonávat svá práva podle odstavce 1 poté, co příslušný orgán vydávající licenci oznámí Komisi, že nápravná opatření byla provedena a že příslušný orgán vydávající licenci tuto skutečnost ověřil.

4. Při provozování leteckých služeb uvnitř Společenství je letecký dopravce Společenství oprávněn spojovat letecké služby a uzavírat ujednání o společném označování linek (code sharing), aniž jsou dotčena pravidla Společenství týkající se hospodářské soutěže, která jsou použitelná na podniky.

Všechna omezení svobody leteckých dopravců Společenství poskytovat letecké služby uvnitř Společenství, která vyplývají z dvoustranných dohod mezi členskými státy, se zrušují.

5. Bez ohledu na ustanovení dvoustranných dohod mezi členskými státy a s výhradou pravidel Společenství týkajících se hospodářské soutěže, která jsou použitelná na podniky, povolí

zúčastněné členské státy leteckým dopravcům Společenství spojovat letecké služby a uzavírat ujednání o společném označování linek s kterýmkoliv leteckým dopravcem v případě leteckých služeb směřujících na letiště, z letiště nebo přes letiště, které se nachází na jejich území, z jakéhokoli místa nebo na jakékoli místo ve třetích zemích.

Členský stát může v rámci dvoustranné dohody o leteckých službách s dotyčnou třetí zemí ukládat omezení pro ujednání o společném označování linek mezi leteckými dopravci Společenství a leteckými dopravci třetích zemí, zejména pokud dotyčná třetí země neumožňuje podobné obchodní příležitosti pro letecké dopravce Společenství poskytující služby z dotyčného členského státu. Přitom členské státy zajistí, aby omezení uložená v rámci těchto dohod neomezovala hospodářskou soutěž, byla nediskriminační ve vztahu mezi leteckými dopravci Společenství a aby nebyla více omezující, než je nezbytné.

Článek 16

Obecné zásady pro závazky veřejné služby

1. Členský stát po konzultacích s ostatními zúčastněnými členskými státy a poté, co informuje Komisi, dotčená letiště a letecké dopravce poskytující služby na dané trase, může uložit závazek veřejné služby ve vztahu k pravidelné letecké dopravě mezi letištěm ve Společenství a letištěm obsluhujícím okrajový nebo rozvojový region na jeho území nebo na málo používané trase na kterékoli letiště na jeho území, je-li tato trasa považována za životně důležitou pro hospodářský a sociální rozvoj regionu, který letiště obsluhuje. Uvedený závazek se uloží pouze v rozsahu nezbytném k zajištění minimální míry pravidelné letecké dopravy, která splňuje stanovené normy návaznosti, pravidelnosti, cen nebo minimální kapacity, které by letečtí dopravci nedodrželi, pokud by zvažovali výhradně vlastní obchodní zájmy.

Stanovené normy uložené na trase, na kterou se vztahuje tento závazek veřejné služby, se stanoví průhledným a nediskriminačním způsobem.

2. V případech, kde jiné druhy dopravy nemohou zajistit nepřetržitou dopravu s minimálně dvěma spoji za den, mohou zúčastněné členské státy do závazku veřejné služby zahrnout požadavek, aby každý letecký dopravce Společenství, který zamýšlí poskytovat služby na dané trase, zaručil, že po určitou dobu, která bude stanovena, bude tyto služby poskytovat v souladu s ostatními podmínkami tohoto závazku veřejné služby.

3. Členské státy posoudí nezbytnost a přiměřenost plánovaného závazku veřejné služby s ohledem na:

a) vyváženost mezi plánovaným závazkem a potřebami hospodářského rozvoje dotyčného regionu;

b) možnost využít jiné druhy dopravy a schopnost těchto druhů dopravy uspokojit dopravní potřeby brané v úvahu, zejména pokud stávající železniční doprava, která obsluhuje plánovanou trasu, trvá cesta méně než tři hodiny a spoje mají dostatečnou četnost, přípoje a vhodný jízdní řád;

c) letecké tarify a podmínky, které lze nabídnout uživatelům;

d) kombinovaný účinek všech leteckých dopravců, kteří poskytují nebo zamýšlejí poskytovat služby na dané trase.

4. Pokud členský stát zamýšlí uložit závazek veřejné služby, oznámí znění plánovaného opatření Komisi, ostatním zúčastněným členskými státy, dotčeným letištím a leteckým dopravcům poskytujícím služby na dané trase.

Komise zveřejní oznámení v *Úředním věstníku Evropské unie*, ve kterém:

a) určí dvě letiště spojená dotyčnou trasou, a případná místa pro mezipřistání;

b) uvede datum vstupu závazku veřejné služby v platnost; a

c) uvede úplnou adresu, na které zúčastněný členský stát bezodkladně a bezplatně zpřístupní znění a příslušné informace nebo dokumentaci související se závazkem veřejné služby.

5. Bez ohledu na ustanovení odstavce 4 se u tras, u nichž je předpokládán počet cestujících nižší než 10 000 ročně, oznámení o závazku veřejné služby zveřejní buď v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo ve vnitrostátním *Úředním věstníku* zúčastněného členského státu.

6. Závazek veřejné služby nevstoupí v platnost před dnem zveřejnění oznámení uvedeného v odst. 4 druhém pododstavci.

7. Byl-li uložen závazek veřejné služby podle odstavců 1 a 2, může letecký dopravce Společenství nabízet prodej samotných míst za předpokladu, že daná letecká služba splňuje všechny požadavky závazku veřejné služby. Následně se tato letecká služba považuje za pravidelnou leteckou službu.

8. Byl-li uložen závazek veřejné služby podle odstavců 1 a 2, jsou všichni ostatní letečtí dopravci Společenství oprávněni kdykoliv zahájit pravidelnou leteckou službu splňující všechny požadavky závazku veřejné služby, včetně doby provozování, kterou lze požadovat v souladu s odstavcem 2.

9. Bez ohledu na odstavec 8, pokud žádný letecký dopravce Společenství nezahájil nebo nemůže prokázat, že zamýšlí zahájit udržitelnou pravidelnou leteckou službu na trase v souladu se závazkem veřejné služby, který se na danou trasu vztahuje, může členský stát omezit přístup k pravidelné letecké službě na této trase na jediného leteckého dopravce Společenství na dobu nejvýše čtyř let, po jejímž uplynutí se situace přezkoumá.

Pokud se závazek veřejné služby vztahuje na trasu směřující na letiště, které obsluhuje některý z nejbližších regionů ve smyslu čl. 299 odst. 2 Smlouvy, může tato doba činit nejvýše pět let.

10. Právo provozovat služby podle odstavce 9 se nabídne pro jednotlivou trasu nebo v případech, kdy je to odůvodněno z důvodů provozní účinnosti, pro skupinu tras ve veřejném nabídkovém řízení v souladu s článkem 17 všem leteckým dopravcům Společenství oprávněným provozovat tyto letecké služby. Z důvodů správní účinnosti může členský stát vypsat jediné nabídkové řízení pro různé trasy.

11. Platnost závazku veřejné služby se považuje za skončenou, pokud na trase, na kterou se tento závazek vztahuje, není po dobu dvanácti měsíců provozována žádná pravidelná letecká služba.

12. V případě, že letecký dopravce Společenství vybraný v souladu s článkem 17 službu náhle přeruší, může zúčastněný členský stát v případě nouze vybrat na základě vzájemné dohody jiného leteckého dopravce Společenství, aby po dobu nejvýše sedmi měsíců, kterou nelze prodloužit, zajišťoval provoz podle závazku veřejné služby, jsou-li splněny tyto podmínky:

a) jakékoli kompenzace uhradí členský stát v souladu s čl. 17 odst. 8;

b) výběr se uskuteční mezi leteckými dopravci Společenství v souladu se zásadou transparentnosti a zákazu diskriminace;

c) bude zahájeno nové nabídkové řízení.

Komise a dotyčné členské státy jsou o tomto nouzovém postupu a jeho důvodech bez prodlení informovány. Na žádost členských států nebo z vlastního podnětu může Komise postupem podle čl. 25 odst. 2 uvedený postup pozastavit, jestliže se po svém posouzení domnívá, že nesplňuje požadavky tohoto odstavce nebo je jiným způsobem v rozporu s právem Společenství.

Článek 17

Veřejné nabídkové řízení pro závazky veřejné služby

1. Veřejné nabídkové řízení vyžadované podle čl. 16 odst. 10 se provede postupem stanoveným v odstavcích 2 až 11 tohoto článku.

2. Zúčastněný členský stát sdělí Komisi celé znění výzvy k podávání nabídek, vyjma případů, v nichž v souladu s čl. 16 odst. 5 zveřejnil oznámení o závazku veřejné služby ve svém vnitrostátním úředním věstníku. V takovém případě se veřejné nabídkové řízení zveřejní rovněž ve vnitrostátním úředním věstníku.

3. Výzva k podávání nabídek a následná smlouva musí kromě jiného obsahovat:

- a) normy požadované v rámci závazku veřejné služby;
- b) pravidla pro změny a vypovězení smlouvy, zejména s ohledem na nepředvídatelné změny;
- c) dobu platnosti smlouvy;
- d) sankce pro případ porušení podmínek smlouvy;
- e) objektivní a průhledné ukazatele, na jejichž základě se vypočítají případné kompenzace za plnění závazků veřejné služby.

4. Komise informuje o výzvě k podávání nabídek prostřednictvím oznámení zveřejněného v *Úředním věstníku Evropské unie*. Lhůta pro podávání nabídek nesmí být kratší než dva měsíce po dni zveřejnění tohoto oznámení. V případě, že se nabídkové řízení týká trasy, na kterou byl již přístup omezen na jednoho dopravce v souladu s čl. 16 odst. 4, zveřejní se výzva k podávání nabídek alespoň šest měsíců před počátkem platnosti nové koncese za účelem posouzení potřeby zachování omezeného přístupu.

5. Oznámení obsahuje tyto údaje:

- a) zúčastněný členský stát (členské státy);
- b) dotyčná letecká trasa;
- c) doba platnosti smlouvy;
- d) úplná adresa, na které zúčastněný členský stát zpřístupní znění výzvy k podávání nabídek a příslušné informace a/nebo dokumentaci související s veřejným nabídkovým řízením a závazkem veřejné služby;
- e) lhůta pro podávání nabídek.

6. Zúčastněný členský stát (členské státy) neprodleně a zdarma sdělí veškeré příslušné informace a předá dokumenty vyžádané stranou zúčastněnou v nabídkovém řízení.

7. Výběr z podaných nabídek se provede co nejdříve s ohledem na dostatečnost služby včetně cen a podmínek, které lze nabídnout uživatelům, a případné náklady na kompenzace vyžadované od zúčastněného členského státu.

8. Zúčastněný členský stát může leteckému dopravci vybranému podle odstavce 7 poskytnout kompenzace za dodržení norem požadovaných v rámci závazku veřejné služby uloženého na základě článku 16. Výše této kompenzace nepřekročí částku potřebnou na uhrazení čistých nákladů na splnění závazku veřejné služby, přičemž se zohlední související příjmy leteckého dopravce a přiměřený zisk.

9. Členský stát neprodleně písemně informuje Komisi o výsledcích veřejného nabídkového řízení a výběru, přičemž uvede tyto údaje:

- a) počet a jména uchazečů a informace o společnostech;
- b) provozní informace obsažené v nabídkách;
- c) kompenzace požadované v nabídkách;
- d) jméno vybraného uchazeče.

10. Na žádost členského státu nebo z vlastního podnětu může Komise požadovat, aby členské státy do jednoho měsíce předaly všechny příslušné dokumenty týkající se výběru leteckého dopravce pro zajišťování provozu podle závazku veřejné služby. Nejsou-li požadované dokumenty v této lhůtě předány, může Komise postupem podle čl. 25 odst. 2 rozhodnout o pozastavení veřejného nabídkového řízení.

Článek 18

Posuzování závazků veřejné služby

1. Členské státy přijmou všechna nezbytná opatření k zajištění toho, aby všechna rozhodnutí přijatá podle článků 16 a 17 mohla být účinně, a zejména co nejdříve, přezkoumána, pokud tato rozhodnutí porušila právo Společenství nebo vnitrostátní předpisy provádějící právo Společenství.

Na žádost členského státu nebo z vlastního podnětu může Komise zejména požadovat, aby členské státy do dvou měsíců předaly:

- a) dokument odůvodňující potřebu závazku veřejné služby a jeho soulad s kritérii uvedenými v článku 16;
- b) hospodářskou analýzu regionu;
- c) analýzu vyváženosti mezi plánovanými závazky a cíli hospodářského rozvoje;
- d) analýzu případných stávajících leteckých služeb a jiných dostupných druhů dopravy, které by bylo možno považovat za náhradu plánovaného opatření.

2. Na žádost členského státu, který má za to, že rozvoj trasy je příliš omezen podmínkami článků 16 a 17, nebo z vlastního podnětu provede Komise šetření a do šesti měsíců od obdržení žádosti a postupem podle čl. 25 odst. 2 přijme na základě všech důležitých činitelů rozhodnutí o tom, zda se články 16 a 17 na danou trasu nadále vztahují.

Článek 19

Rozdělení provozu mezi letiště a výkon provozních práv

1. Výkon provozních práv podléhá vyhlášeným pravidlům Společenství, vnitrostátním, regionálním nebo místním pravidlům vztahujícím se k ochraně, bezpečnosti, ochraně životního prostředí a přidělení volných letištních časů.

2. Členský stát po konzultaci se zúčastněnými stranami, včetně dotčených leteckých dopravců a letišť, může regulovat bez diskriminace mezi cílovými letišti uvnitř Společenství nebo na základě státní příslušnosti nebo totožnosti leteckých dopravců rozdělení letového provozu mezi letišti, jsou-li splněny tyto podmínky:

- a) letiště obsluhují stejné město nebo aglomeraci;
- b) letiště disponují vhodnou dopravní infrastrukturou poskytující v rámci možností přímé spojení, s nímž je letiště dosažitelné do devadesáti minut, a to i v případě překročení hranic, je-li to nezbytné;
- c) letiště jsou propojena mezi sebou a s městem nebo aglomerací, které obsluhují, častou, spolehlivou a účinnou veřejnou dopravou; a
- d) letiště nabízejí nezbytné služby leteckým dopravcům a neomezují nepřiměřeně jejich obchodní příležitosti.

Jakékoli rozhodnutí o regulaci rozdělení letového provozu mezi letišti musí dodržovat zásady proporcionality a transparentnosti a musí být založeno na objektivních kritériích.

3. Zúčastněný členský stát informuje Komisi o svém záměru regulovat rozdělení letového provozu nebo změnit stávající pravidlo rozdělení provozu.

Komise posoudí uplatňování odstavců 1 a 2 tohoto článku a do šesti měsíců od obdržení informace od členského státu a postupem podle čl. 25 odst. 2 rozhodne, zda členský stát může daná opatření použít.

Komise zveřejní své rozhodnutí v *Úředním věstníku Evropské unie* a opatření lze použít až po zveřejnění schválení Komise.

4. Pokud jde o pravidla rozdělení provozu existující v době vstupu tohoto nařízení v platnost, Komise posoudí na žádost členského státu nebo může přezkoumat z vlastního podnětu uplatňování odstavců 1 a 2 a postupem podle čl. 25 odst. 2 rozhodne, zda členský stát může dané opatření nadále používat.

5. Komise zveřejní své rozhodnutí učiněné na základě tohoto článku v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 20

Opatření týkající se životního prostředí

1. Existují-li závažné problémy týkající se životního prostředí, může odpovědný členský stát omezit nebo odepřít výkon provozních práv, zejména pokud jiné druhy dopravy poskytují odpovídající úroveň služeb. Opatření musí být nediskriminační, nesmí narušovat hospodářskou soutěž mezi leteckými dopravci, nesmí být více omezující, než je nezbytné pro řešení obtíží, a musí mít omezenou dobu platnosti nepřekračující tři roky, po jejímž uplynutí musí být přezkoumáno.

2. Považuje-li členský stát opatření podle odstavce 1 za nezbytné, uvědomí o něm nejméně tři měsíce před vstupem opatření v platnost ostatní členské státy a Komisi a řádně je odůvodní. Opatření lze uplatňovat, pokud proti němu do jednoho měsíce od obdržení informace zúčastněný členský stát nepodá námitku nebo pokud je Komise nepodrobí přezkoumání podle odstavce 3.

3. Na žádost jiného členského státu nebo ze svého vlastního podnětu může Komise postupem podle čl. 25 odst. 2 pozastavit opatření, pokud nesplňují požadavky odstavce 1 nebo jsou jinak v rozporu s právem Společenství.

Článek 21

Mimořádná opatření

1. Členský stát může odepřít, omezit nebo stanovit podmínky na výkon provozních práv za účelem řešení okamžitých krátkodobých potíží vyplývajících z nepředvídatelných a neodvratitelných okolností. Toto opatření musí dodržovat zásady proporcionality a transparentnosti a musí být založeno na objektivních a nediskriminačních kritériích.

Komise a ostatní členské státy jsou o tomto opatření včetně dostatečného odůvodnění neprodleně informovány. Pokud potíže, které vyvolaly potřebu tohoto opatření, přetrvávají déle než 14 dnů, uvědomí členský stát Komisi a ostatní členské státy a se souhlasem Komise může prodloužit platnost opatření na dalších až 14 dnů.

2. Na žádost zúčastněných členských států nebo z vlastního podnětu může Komise platnost opatření pozastavit, pokud nesplňuje požadavky odstavce 1 jiným způsobem porušuje právo Společenství.

KAPITOLA IV

USTANOVENÍ O STANOVOVÁNÍ CEN

Článek 22

Volná tvorba cen

1. Aniž je dotčen čl. 16 odst. 1, stanovují letečtí dopravci Společenství a na základě vzájemnosti letečtí dopravci třetích zemí letecké tarify a letecké sazby pro letecké služby uvnitř Společenství volně.

2. Bez ohledu na ustanovení dvoustranných dohod mezi členskými státy nesmějí členské státy při udělování povolení leteckým dopravcům Společenství ke stanovení tarifů a sazeb za letecké služby mezi jejich územím a třetí zemí diskriminovat letecké dopravce na základě státní příslušnosti nebo totožnosti. Všechna zbývající omezení stanovování cen, včetně omezení pro linky do třetích zemí, která vyplývají z dvoustranných dohod mezi členskými státy, se zrušují.

Článek 23

Informace a zákaz diskriminace

1. Letecké tarify a letecké sazby za letecké služby z letiště nacházejícího se na území členského státu, na něž se vztahuje Smlouva, které jsou dostupné veřejnosti, musí obsahovat při nabídce nebo zveřejnění v jakékoliv podobě, včetně prostřednictvím internetu, použitelné podmínky. Konečná cena, jež má být zaplacená, musí být vždy uvedena a zahrnuje použitelný letecký tarif nebo leteckou sazbu, jakož i všechny uplatnitelné daně, poplatky, přírážky a platby, jež jsou nevyhnutelné a předpokládáné v okamžiku zveřejnění. Kromě konečné ceny se uvedou alespoň tyto údaje:

- a) letecký tarif nebo letecká sazba;
- b) daně;
- c) letištní poplatky; a
- d) další poplatky, přírážky nebo platby, jež souvisí například s bezpečností nebo palivem,

pokud položky uvedené v písmenech b), c) a d) byly připočteny k leteckému tarifu nebo letecké sazbě. Volitelné příplatky se sdělují jasným, průhledným a jednoznačným způsobem na počátku každé rezervace a cestující je přijímají na základě projevu vůle.

2. Aniž je dotčen čl. 16 odst. 1, přístup k leteckým tarifům a leteckým sazbám za letecké služby z letiště nacházejícího se na území členského státu, na něž se vztahuje Smlouva, dostupným veřejnosti se poskytne bez diskriminace na základě na státní příslušnost nebo místa pobytu zákazníka či místa usazení zástupce leteckého dopravce či jiného prodejce letenek ve Společenství.

Článek 24

Sankce

Členské státy zajistí dodržování pravidel stanovených v této kapitole a stanoví sankce za jejich porušení. Tyto sankce musejí být účinné, přiměřené a odrazující.

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

V ...

Za Evropský parlament
předseda

...

KAPITOLA V

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 25

Výbor

1. Komisi je nápomocen výbor.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 3 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES, s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Článek 26

Spolupráce a právo na informace

1. Členské státy a Komise spolupracují při uplatňování a sledování uplatňování tohoto nařízení.
2. Za účelem plnění úkolů svěřených jí tímto nařízením může Komise získávat všechny nezbytné informace od členských států, které rovněž usnadňují poskytování informací leteckými dopravci, jimž vydaly licenci jejich příslušné orgány vydávající licence.
3. Členské státy přijmou podle svých vnitrostátních právních předpisů opatření nezbytná k zajištění patřičné důvěrnosti informací jimi získaných na základě tohoto nařízení.

Článek 27

Zrušení

Nařízení (EHS) č. 2407/92, (EHS) č. 2408/92 a (EHS) č. 2409/92 se zrušují.

Odkazy na zrušená nařízení se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou uvedenou v příloze II.

Článek 28

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Za Radu
předseda nebo předsedkyně

...

PŘÍLOHA I

INFORMACE PŘEDKLÁDANÉ PODLE ČLÁNKŮ 5 A 8

1. Informace týkající se finanční způsobilosti, předkládané žadatelem při první žádosti
 - 1.1 Poslední vnitřní provozní účty a, pokud jsou k dispozici, ověřené účty za předchozí účetní období.
 - 1.2 Navrhovaná účetní rozvaha, včetně výsledovky na následující tři roky.
 - 1.3 Základ pro navrhované částky výdajů a příjmů u položek, jako je palivo, přepravné, mzdy, údržba, amortizace, kolísání měnového kurzu, letištní poplatky, poplatky za letové navigační služby, náklady na pozemní odbavení, pojištění atd.; odhad provozních příjmů.
 - 1.4 Podrobnosti o počátečních nákladech vzniklých v období od předložení žádosti do zahájení provozu a vysvětlení, jak je navrhováno financování těchto nákladů.
 - 1.5 Podrobnosti o stávajících a navrhovaných finančních zdrojích.
 - 1.6 Podrobnosti o akcionářích včetně státní příslušnosti a druhů akcií, které vlastní, a stanovy sdružení akcionářů. Je-li dopravce členem skupiny podniků, informace o vztahu mezi nimi.
 - 1.7 Odhad peněžního toku a plány likvidity na první tři roky provozu.
 - 1.8 Informace o financování nákupu/pronájmu letadel, včetně lhůt a podmínek pronájmu.
 2. Informace předkládané pro posouzení průběžné finanční způsobilosti stávajících držitelů licence, kteří plánují změny ve struktuře nebo činnosti s podstatným vlivem na jejich finanční situaci
 - 2.1 Poslední vnitřní provozní účty a, pokud jsou k dispozici, ověřené účty za předchozí účetní období.
 - 2.2 Podrobnosti o všech navrhovaných změnách, tedy změnách druhu služeb, navrhovaném převzetí či fúzi, změnách v akciovém kapitálu, změnách v držení akcií atd.
 - 2.3 Navrhovaná účetní rozvaha, včetně výsledovky za běžné účetní období, včetně všech navrhovaných změn ve struktuře nebo činnosti s podstatným vlivem na finanční situaci.
 - 2.4 Minulé a navrhované částky výdajů a příjmů u položek, jako je palivo, přepravné, mzdy, údržba, amortizace, kolísání měnového kurzu, letištní poplatky, poplatky za letové navigační služby, náklady na pozemní odbavení, pojištění, atd.; odhad provozních příjmů.
 - 2.5 Odhad peněžního toku a plány likvidity na následující rok, včetně všech navrhovaných změn ve struktuře nebo činnosti s podstatným vlivem na finance.
 - 2.6 Informace o financování nákupu/pronájmu letadel, včetně lhůt a podmínek pronájmu.
 3. Informace předkládané pro posouzení průběžné finanční způsobilosti stávajících držitelů licence
 - 3.1 Ověřené účty nejpozději šest měsíců po posledním dni příslušného účetního období, pokud není vnitrostátními právními předpisy stanoveno jinak, a je-li to nutné, poslední rozvaha vnitřních provozních účtů.
 - 3.2 Navrhovaná účetní rozvaha, včetně výsledovky na následující rok.
 - 3.3 Minulé a navrhované částky výdajů a příjmů u položek, jako je palivo, přepravné, mzdy, údržba, amortizace, kolísání měnového kurzu, letištní poplatky, poplatky za letové navigační služby, náklady na pozemní odbavení, pojištění, atd.; odhad provozních příjmů.
 - 3.4 Odhad peněžního toku a plány likvidity na následující rok.
-

PŘÍLOHA II

SROVNÁVACÍ TABULKA

(uvedená v článku 27)

Nařízení (EHS) č. 2407/92	Toto nařízení
Čl. 1 odst. 1	Článek 1
Čl. 1 odst. 2	Čl. 3 odst. 3
Článek 2	Článek 2
Čl. 3 odst. 1	Čl. 3 odst. 2
Čl. 3 odst. 2	Čl. 3 odst. 1 druhý pododstavec
Čl. 3 odst. 3	Čl. 3 odst. 1 první pododstavec
Čl. 4 odst. 1	Článek 4
Čl. 4 odst. 2	Čl. 4 písm. f)
Čl. 4 odst. 3	–
Čl. 4 odst. 4	Čl. 4 písm. f)
Čl. 4 odst. 5	Čl. 8 odst. 1 druhý pododstavec
Čl. 5 odst. 1	Čl. 5 odst. 1
Čl. 5 odst. 2	Čl. 5 odst. 2
Čl. 5 odst. 3	Čl. 8 odst. 5
Čl. 5 odst. 4	Čl. 8 odst. 6
Čl. 5 odst. 5	Čl. 9 odst. 1
Čl. 5 odst. 6	Čl. 8 odst. 4
Čl. 5 odst. 7	Čl. 5 odst. 3 a čl. 8 odst. 8
Článek 6	Článek 7
Článek 7	Článek 11
Čl. 8 odst. 1	Čl. 4 písm. c)
Čl. 8 odst. 2	Čl. 12 odst. 1
Čl. 8 odst. 3	Čl. 13 odst. 2 a 3
Čl. 8 odst. 4	Čl. 12 odst. 2
Článek 9	Článek 6
Čl. 10 odst. 1	Čl. 13 odst. 2 a 3
Čl. 10 odst. 2	Čl. 13 odst. 2 a 3
Čl. 11 odst. 1	Čl. 8 odst. 1
Čl. 11 odst. 2	Čl. 8 odst. 3
Čl. 11 odst. 3	Čl. 8 odst. 7
Článek 12	Čl. 9 odst. 2 až 6
Čl. 13 odst. 1	Čl. 10 odst. 2
Čl. 13 odst. 2	Čl. 10 odst. 1
Čl. 13 odst. 3	–
Čl. 13 odst. 4	Čl. 10 odst. 3
Článek 14	–
Článek 15	–
Článek 16	–
Článek 17	–
Čl. 18 odst. 1	Čl. 26 odst. 1
Čl. 18 odst. 2	Čl. 26 odst. 3
Článek 19	–
PŘÍLOHA	PŘÍLOHA I

Nařízení (EHS) č. 2408/92	Toto nařízení
Čl. 1 odst. 1	Článek 1
Čl. 1 odst. 2	Čl. 1 odst. 2
Čl. 1 odst. 3	–
Čl. 1 odst. 4	–
Článek 2	Článek 2
Čl. 3 odst. 1	Čl. 15 odst. 1 a 2
Čl. 3 odst. 2	–
Čl. 3 odst. 3	–
Čl. 3 odst. 4	–
Čl. 4 odst. 1 písm. a)	Čl. 16 odst. 1
Čl. 4 odst. 1 písm. b)	Čl. 16 odst. 4
Čl. 4 odst. 1 písm. c)	Čl. 16 odst. 2
Čl. 4 odst. 1 písm. d)	Čl. 16 odst. 9
–	Čl. 17 odst. 1
–	Čl. 17 odst. 2
–	Čl. 17 odst. 4
–	Čl. 17 odst. 5
–	Čl. 17 odst. 6
Čl. 4 odst. 1 písm. e)	Čl. 17 odst. 3
Čl. 4 odst. 1 písm. f)	Čl. 17 odst. 7
Čl. 4 odst. 1 písm. g)	–
Čl. 4 odst. 1 písm. h)	Čl. 17 odst. 8
–	Čl. 17 odst. 9
–	Čl. 17 odst. 10
Čl. 4 odst. 1 písm. i)	Čl. 18 odst. 1
Čl. 4 odst. 1 písm. j)	Čl. 16 odst. 7
Čl. 4 odst. 1 písm. k)	–
Čl. 4 odst. 2	–
Čl. 4 odst. 3	Čl. 18 odst. 2
Čl. 4 odst. 4	–
Článek 5	–
Čl. 6 odst. 1 a čl. 6 odst. 2	–
Článek 7	Čl. 15 odst. 4 a 5
Čl. 8 odst. 1	Čl. 19 odst. 2
Čl. 8 odst. 2	Čl. 19 odst. 1
Čl. 8 odst. 3	Čl. 19 odst. 3
Čl. 8 odst. 4	–
Čl. 8 odst. 5	–
Čl. 9 odst. 1	Čl. 20 odst. 1
Čl. 9 odst. 2	Čl. 20 odst. 1
Čl. 9 odst. 3	Čl. 20 odst. 2
Čl. 9 odst. 4	Čl. 20 odst. 3
Čl. 9 odst. 5	Čl. 22 odst. 1
Čl. 9 odst. 6	Čl. 22 odst. 2
Čl. 9 odst. 7	–
Čl. 9 odst. 8	–

Nařízení (EHS) č. 2408/92	Toto nařízení
Článek 10	–
Článek 11	Článek 25
Čl. 12 odst. 1	Čl. 26 odst. 2
Čl. 12 odst. 2	–
Článek 13	–
Čl. 14 odst. 1	Čl. 26 odst. 1
Čl. 14 odst. 2	Čl. 26 odst. 3
Článek 15	–
Článek 16	–
PŘÍLOHA I	–
PŘÍLOHA II	–
PŘÍLOHA III	–
–	PŘÍLOHA II
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–
–	–

ODŮVODNĚNÍ RADY

I. ÚVOD

Návrh Komise byl přijat v červenci roku 2006. Cílem návrhu je sjednotit a zjednodušit obsah nařízení, která jsou v současnosti platná a která se týkají vydávání licencí leteckým dopravcům, přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství a stanovení cen za takové letecké služby. Návrh zároveň zavádí přísnější požadavky na finanční zdraví leteckých dopravců a na pronájem letadel s posádkou („wet lease“, tj. provozování letecké služby za použití letadla a posádky patřící jiné společnosti). Navíc jsou v návrhu objasněna pravidla závazků veřejné služby pro letecké trasy, odstraněny nesrovnalosti mezi vnitřním leteckým trhem a službami poskytovanými do třetích zemí a zjednodušena pravidla týkající se rozdělení provozu mezi letiště obsluhující stejné město nebo městskou aglomeraci. Návrh dále posiluje cenovou transparentnost, pokud jde o letecké tarify a letecké sazby nabízené cestujícím a zákazníkům využívajícím nákladní leteckou dopravu.

II. ROZBOR SPOLEČNÉHO POSTOJE

Rada mohla souhlasit s většinou hlavních prvků návrhu Komise. U některých důležitých bodů se však Rada rozhodla znění změnit. Obecně byly změny přijaty, aby byly zcela objasněny odpovědnosti orgánů členských států vydávajících licence a příslušné pravomoci Společenství a členských států týkající se vztahů se třetími zeměmi a aby bylo rovněž zajištěno zachování vhodné vyváženosti mezi dohledem nad dopravci a neukládáním příliš zatěžujících požadavků. V této souvislosti byla řádně zohledněna studie o dopadu provedená Komisí.

V průběhu jednání Rady bylo dosaženo dohody o těchto hlavních změnách návrhu Komise.

Rada učinila některé důležité změny definic v článku 2 a změny článku 3, aby bylo naprosto jasné, že orgán členského státu, který je odpovědný za dohled nad bezpečností daného provozovatele, je rovněž odpovědný za vydání jeho provozní licence. Rada si byla vědoma toho, že tento návrh je součástí úsilí Společenství o zjednodušení právních předpisů, a domnívala se rovněž, že je možné zlepšit vyváženost mezi potřebou zajistit důsledné sledování finančního zdraví leteckých společností a potřebou nezatěžovat příliš provozovatele administrativními požadavky, které nepříspějí k ochraně spotřebitele. V této souvislosti bylo provedeno rovněž několik změn, které umožní provozovatelům pronájem letadel s posádkou. I když se uznává, že provozovatelé mají v některých případech odůvodněné provozní důvody k pronájmu letadel s posádkou, stanoví znění společného postoje přísné podmínky takového pronájmu, pokud jde o letadla třetích zemí, u kterých není dohled nad bezpečností předmětem norem Společenství.

Pokud jde o mezinárodní aspekt leteckého trhu Společenství, Rada vypustila některé odstavce článku 15, které nebyly podle jejího názoru v souladu s příslušnými pravomocemi členských států a Společenství. V této souvislosti znění Rady rovněž vyjasňuje, že členské státy si ponechávají právo stanovit omezení pro ujednání o společném označování linek mezi leteckými dopravci Společenství a leteckými dopravci ze třetích zemí, pokud země cizích dopravců omezuje obchodní příležitosti, které mají dopravci Společenství.

Rada zjednodušila některá z pravidel a postupů týkajících se ukládání závazků veřejné služby podle článků 16 a 17 a provedla další změny, aby zajistila, že tato pravidla a postupy jsou v souladu s cíli a záměry, na nichž je založeno použití závazku veřejné služby.

Do společného postoje je zařazen nový článek, který umožňuje členským státům ukládat omezení provozních práv, pokud to vyžadují závažné problémy týkající se životního prostředí. Toto ustanovení sblíží nové znění s možnostmi stanovenými v rámci stávajících nařízení a zavádí záruku, že taková opatření budou nediskriminační a plně odůvodněná.

Pokud jde o pravidla pro rozdělení provozu mezi letištní systémy, Rada vložila znění, které posiluje zásadu, že letiště disponují v rámci takových systémů v zájmu cestujících vhodnou dopravní infrastrukturou.

Rada dále rozšířila oblast působnosti pravidel cenové transparentnosti tak, aby zahrнула všechny lety odlétající z letišť Společenství (bez ohledu na destinaci). Podle znění Rady budou muset být zveřejněny ceny všech letenek pro takové lety, včetně leteckého tarifu či sazby, plateb, daní a poplatků.

Pokud jde o změny navržené Evropským parlamentem, Rada mohla plně přijmout tyto změny: 3, 5, 7, 9, 14, 19, 21, 22, 27, 30, 34, 37, 38, 39, 42, 44, 51, 52, 53 a 56. Připomíná se, že změny 42 a 56, týkající se pravidel pro rozdělení provozu a souladu s právními předpisy v sociální oblasti, byly předmětem dlouhých a obtížných jednání v rámci Rady. Tyto změny byly s Parlamentem dohodnuty jako součást kompromisu, u něhož Rada doufá, že se stane základem pro celkovou dohodu ve druhém čtení.

Změny 1, 6, 10, 33, 41, 45, 46, 48 a 49 byly přijaty v zásadě (avšak byly zapracovány na jiných místech znění) nebo byly poněkud upraveny a přijaty.

Řadu dalších změn však Rada přijmout nemohla. Řada těchto změn byla odmítnuta, jelikož se v jejich důsledku rozšiřovala oblast působnosti nařízení v míře, kterou Rada pokládá za neodůvodněnou (změny 2, 15, 17 a 50). Další soubor změn byl odmítnut, protože by pro provozovatele znamenal nespravedlivou zátěž nebo by se odchyloval od zásady spravedlivého režimu vydávání licencí (4, 16, 25 a 28).

Některé změny byly odmítnuty, protože byly nadbytečné s ohledem na změny provedené Radou v návrhu Komise (12 a 43). Další soubor změn byl odmítnut, protože by znění podle názoru Rady nebylo jasné nebo by obsahovalo technické chyby (8, 11, 13, 18, 23, 24, 26, 29, 31, 32 a 47). Změna 20 byla odmítnuta, byla však zapracována na jiném místě znění Rady. Změna 36 byla odmítnuta, protože by se dotýkala pravomocí členských států týkajících se ujednání o společném označování linek s leteckými společnostmi třetích zemí. Změny 35 a 40 byly odmítnuty, protože se zabývaly stejnou otázkou jako jiné změny, které byly předmětem kompromisních znění uvedených ve společném postoji, u nichž Rada doufá, že je Parlament bude moci odsouhlasit ve druhém čtení.

III. ZÁVĚR

Rada došla k závěru, že znění společného postoje je vhodné a vyvážené. Rada bere na vědomí řadu kontaktů, které se mezi ní a Parlamentem již uskutečnily, a věří, že jejich výsledkem může být zanedlouho včasné přijetí tohoto právního předpisu.
