KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 30.4.2008
KOM(2008) 227 v konečném znění

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ

o uplatňování nařízení (EHS) č. 95/93 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství, ve znění pozdějších předpisů

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ

o uplatňování nařízení (EHS) č. 95/93 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství, ve znění pozdějších předpisů

(Text s významem pro EHP)

Úvod

Dne 21. dubna 2004 přijaly Parlament a Rada nařízení (ES) č. 793/2004[1], kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 95/93 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (dále jen „nařízení“). Cílem změn bylo zvýšit účinnost využívání omezené kapacity přetížených letišť ve Společenství, aniž by bylo třeba zásadním způsobem měnit stávající systém přidělování letištních časů. Za tím účelem zavedlo nařízení (ES) č. 793/2004 nová ustanovení týkající se přístupu na trh a nově vstupujících dopravců, uplatňování nařízení a nezávislosti koordinátorů.

Povinnost členských států zajistit zavedení sankcí s cílem zabránit nedostatkům při využívání letištních časů na koordinovaných letištích přispělo k lepšímu využívání stávající kapacity. Postup při přidělování letištních časů se zlepšil díky řadě nových či pozměněných ustanovení, jako je např. nová definice „série letištních časů“, další posílení pravidel, podle nichž dopravce ztrácí nárok na letištní časy, které dostatečně nevyužil, možnost pro letecké dopravce změnit letištní časy před jejich přidělením, aby se dosáhlo lepšího rozvržení letů, a větší volnost pro členské státy zavést na přetížených letištích místní pravidla a zásady, jejichž cílem je zlepšit účinnost při využívání omezené kapacity letiště.

Navzdory těmto novým ustanovením se zúčastněné strany a členské státy domnívají, že řada ustanovení není dosud řádně a plně uplatňována.

Tento názor podporuje i zpráva Komise o uplatňování nařízení o přidělování letištních časů[2], v níž Komise dospívá k závěru, že je zapotřebí zajistit lepší uplatňování nařízení v řadě oblastí, které zúčastněné subjekty považují za zvláště problematické.

Zaprvé, a to navzdory povinnosti členských států zaručit na koordinovaných letištích funkční a finanční nezávislost koordinátorů, se v některých členských státech patrně stále vyskytují případy nedostatečného uplatňování těchto požadavků, což by mohlo ohrozit nestrannost, nediskriminační přístup a transparentnost jednání koordinátora vyžadované nařízením.

---

[1] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 793/2004 ze dne 21. dubna 2004 (Úř. věst. L 138, 30.4.2004, s. 50), kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (Úř. věst. L 14, 22.1.1993).

[2] KOM(2007) 704, 15.11.2007.

Zadruhé v některých členských státech přetrvávají značné potíže ze zajištěním plné transparentnosti informací, které mají k dispozici koordinátoři a letištní zprostředkovatelé ohledně historických, požadovaných, přidělených a dostupných letištních časů. To by mohlo bránit účinnějšímu využívání letištních časů a narušovat hospodářskou soutěž, jelikož ne všechny zúčastněné strany mohou mít k těmto údajům o plánování letů rovnocenný přístup.

Zatřetí, třebaže místní zásady mohou na koordinovaných letištích napomoci lepšímu využití stávajících letištních časů, je třeba zajistit jejich soulad s právem Společenství.

Začtvrté na mnoha přetížených letištích Společenství vyměňují letečtí dopravci letištní časy za úplatu či jinou protihodnotu, přičemž vyvstávají pochybnosti o slučitelnosti takových výměn s nařízením.

Kromě toho je zde větší potřeba účinně sladit letištní časy s letovými plány, aby se zamezilo nedostatkům při využívání letištních časů a zaručil soulad s nařízením, jelikož se na základě dostupných informací zdá, že letové plány jsou jen zřídkakdy systematicky ověřovány porovnáním s letištními časy, přestože to nařízení umožňuje.

Účelem tohoto sdělení je předložit na výše uvedené otázky názory Komise. Sdělení přitom čerpá ze zkušeností Komise, členských států i zúčastněných stran, které získaly při uplatňování pozměněného nařízení od jeho vstupu v platnost dne 21. dubna 2004, a dále tyto zkušenosti rozpracovává.

1. NEZÁVISLOST KOORDINÁTORA

Ustanovení čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení stanoví, že „členský stát příslušný pro koordinované letiště zajistí nezávislost koordinátora na koordinovaném letišti tím, že funkčně oddělí koordinátora od každé zúčastněné strany. Systém financování činností koordinátora musí zaručit nezávislost postavení koordinátora“.

Ustanovení čl. 4 odst. 2 písm. c) dále stanoví, že členské státy musí zajistit, aby „koordinátor jednal v souladu s tímto nařízením nezávislým, nestranným, nediskriminačním a průhledným způsobem“.

Komise se domnívá, že nezávislost koordinátora má zásadní důležitost pro řádné vykonávání jeho úkolů v souladu s požadavky čl. 4 odst. 2 písm. c).

Komise je toho názoru, že toto funkční oddělení mimo jiné znamená, že koordinátor jedná nezávisle na řídícím orgánu letiště, poskytovateli služeb či jakémkoli leteckém dopravci provozujícím lety z dotyčného letiště, nepřijímá od nich žádné instrukce a není povinen jim podávat zprávy.

Dále se Komise domnívá, že systém financování koordinátorovy činnosti by měl být stanoven tak, aby byl koordinátor finančně oddělen od jakékoli strany, která je přímo dotčena jeho činností nebo má na jeho činnosti zájem. Je proto třeba, aby koordinátor vedl oddělené účetnictví a rozpočet a nebyl při financování své činnosti odkázán pouze na řídící orgán letiště, poskytovatele služeb ani na žádného leteckého dopravce.

2. NOVĚ VSTUPUJÍCÍ DOPRAVCE

Podle čl. 10 odst. 6 nařízení musí být letištní časy umístěné ve fondu, který koordinátor sestavil v souladu s čl. 10 odst. 1, rozdělovány mezi žádající letecké dopravce. 50 % těchto letištních časů musí být nejprve přiděleno nově vstupujícím dopravcům definovaným v čl. 2 písm. b), ledaže jsou žádosti nově vstupujících dopravců nižší než 50 %. Koordinátor musí projednat požadavky nově vstupujících a ostatních dopravců nestranně a v souladu s koordinačními lhůtami každého dne letového řádu.

Vyvstává otázka, zda se tato povinnost, která dopravci ukládá přidělovat letištní časy z fondu přesně v poměru 50:50, jak stanoví čl. 10 odst. 6, vztahuje pouze na první přidělování časů z fondu asi čtyři měsíce před zahájením příslušného letního nebo zimního plánovacího období, nebo zda se použije i v průběhu plánovacího období. Objevila se tvrzení, že se čl. 10 odst. 6 vztahuje pouze na první přidělování časů z fondu a že poté mohou koordinátoři časy přidělovat víceméně vyváženým způsobem na základě vlastního uvážení.

Podle názoru Komise čl. 10 odst. 6 ani žádné jiné ustanovení daného nařízení neomezuje působnost tohoto článku na první přidělování letištních časů před zahájením plánovacích období. Komise se proto domnívá, že ustanovení čl. 10 odst. 6 by se mělo používat trvale a nepřetržitě po celou dobu plánovacího období.

3. TRANSPARENTNOST ÚDAJŮ O PLÁNOVÁNÍ LETŮ

Podle čl. 4 odst. 7 nařízení „všichni letištní zprostředkovatelé a koordinátoři spolupracují při zjišťování nesrovnalostí v letových řádech“.

Ustanovení čl. 4 odst. 8 dále stanoví, že „koordinátor poskytne na žádost, včas a bezplatně zúčastněným stranám, zejména členům nebo pozorovatelům koordinačního výboru v písemné nebo jiné snadno dostupné formě pro posouzení tyto informace:

a) historické letištní časy rozčleněné podle leteckých společností a seřazené chronologicky pro všechny letecké dopravce využívající letiště;

b) požadované letištní časy (první podání) rozčleněné podle leteckých dopravců a seřazené chronologicky pro všechny letecké dopravce;

c) všechny přidělené letištní časy a všechny nevyřízené žádosti o letištní časy rozčleněné podle leteckých dopravců a seřazené chronologicky pro všechny letecké dopravce;

d) zbylé dostupné letištní časy;

e) veškeré informace o kriteriích používaných při přidělování“.

Komise považuje transparentnost údajů za naprosto nezbytnou, má-li být zajištěna nestrannost postupu při přidělování letištních časů a má-li být zaručeno, že jednání koordinátora bude odpovídat požadavkům podle čl. 4 odst. 2 písm. c). Komise proto vyzývá členské státy, aby zajistily činnost koordinátorů, jež je plně v souladu s požadavky stanovenými v čl. 4 odst. 8.

Vzhledem k tomu, že letecký dopravce provozující lety na koordinovaném letišti potřebuje letištní čas pro odlet i pro přistání a že by tomu měl odpovídat i letový řád, aby mohlo být zajištěno účinné využití kapacity letiště i vzdušného prostoru, kvalita údajů o plánování letů uvedených v čl. 4 odst. 8 závisí do značné míry na spolupráci letištních zprostředkovatelů a koordinátorů, jak stanoví odstavec 7 uvedeného článku.

Komise připomíná, že evropští koordinátoři společně vypracovali kombinovanou databázi, jež obsahuje údaje o všech letištních časech, které již byly přiděleny. Údaje do ní vkládají téměř všichni koordinátoři a letištní zprostředkovatelé a pro všechny letecké dopravce je přístupná on-line a bez poplatku. Kvalita této databáze je závislá na přesnosti, úplnosti a aktuálnosti údajů. K zajištění účinné spolupráce mezi jednotlivými aktéry je proto nanejvýš důležité a nutné, aby koordinátoři a letištní zprostředkovatelé do databáze řádně zaznamenávali údaje o plánování letů, a naplňovali tak své povinnosti podle čl. 4 odst. 7 a 8.

Komise proto vyzývá členské státy, aby vybízely všechny koordinátory i letištní zprostředkovatele k zanášení údajů o plánování letů do kombinované databáze.

4. MÍSTNÍ ZÁSADY

Podle čl. 8 odst. 5 nařízení „koordinátor rovněž bere v úvahu další pravidla a zásady, které jsou celosvětově nebo v rámci Společenství stanoveny odvětvím letecké dopravy, jakož i místní zásady, které navrhl koordinační výbor a byly schváleny členským státem nebo kterýmkoli příslušným orgánem odpovídajícím za dotyčné letiště, pokud tato pravidla a řídící zásady neovlivní nezávislé postavení koordinátora, jsou v souladu s právem Společenství a směřují ke zlepšení účinného užívání kapacity letiště. Dotyčný členský stát sdělí tato pravidla Komisi“.

Ustanovení čl. 5 odst. 1 a 3 dále stanoví, že místní zásady navrhuje koordinační výbor na žádost kteréhokoli člena výboru a v souladu s jeho jednacím řádem podle čl. 5 odst. 3.

Jak je výslovně uvedeno v čl. 5 odst. 1 písm. a) nařízení, místní zásady mohou zohledňovat ekologická omezení, včetně omezení týkajících se hluku. Veškerá provozní omezení na tomto základě musí být v souladu s právem Společenství.

Komise se domnívá, že je obzvláště zapotřebí zajistit soulad s čl. 9 odst. 2 nařízení (EHS) č. 2408/92 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství[3], které mimo jiné vyžaduje, aby omezení probíhala bez diskriminace na základě státní příslušnosti nebo totožnosti leteckého dopravce a aby nenáležitě nenarušovala hospodářskou soutěž mezi leteckými dopravci.

Provozní omezení za účelem snížení hluku by kromě toho mělo být v souladu se směrnicí 2002/30/ES o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Společenství[4].

---

[3] Nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství (Úř. věst. L 240, 24.8.1992).

[4] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Společenství (Úř. věst. L 85, 23.8.2002, s. 40).

5. VÝMĚNA LETIŠTNÍCH ČASŮ

Podle čl. 8a odst. 1 písm. c) nařízení mohou být letištní časy „vyměněny mezi leteckými dopravci způsobem jeden za jeden“.

Tam, kde neexistuje transparentní trh s omezenými zdroji letištních časů na přetížených letištích, si zavedení letečtí dopravci často neuvědomují plné náklady příležitosti u letištních časů, kterými disponují, ani s nimi nejsou konfrontováni. V důsledku toho si může letecký dopravce podržet letištní čas i tehdy, převyšuje-li jeho tržní hodnota výrazně hodnotu, kterou letecký dopravce získá, když si daný letištní čas ponechá k vlastnímu využití.

To potom znamená, že počet letištních časů, které jsou uvolněny pro nově vstupující dopravce a pro zavedené letecké dopravce, kteří chtějí rozšířit své služby, může být nižší, než by tomu jinak bylo. V této souvislosti se zdá, že uplatňování daného nařízení dosud důsledně nevede k co nejúčinnějšímu využívání letištních časů.

Komise si je nicméně vědoma skutečnosti, že výměna letištních časů za úplatu či jinou protihodnotu (tzv. druhotné obchodování) probíhá na mnoha přetížených letištích Společenství. Nese to s sebou jisté výhody, zejména pokud jde o možnost zavádět na některých trasách dodatečné služby.

Stávající znění daného nařízení se nezmiňuje o otázce výměny za úplatu či jinou protihodnotu, která by odrážela rozdíly v hodnotě letištních časů v různou denní dobu či jiné faktory. Vzhledem k tomu, že tyto výměny nejsou jasně a výslovně zakázány, nehodlá Komise zahájit řízení o porušení právních předpisů proti členským státům, v nichž tyto výměny probíhají transparentním způsobem při dodržení všech ostatních administrativních požadavků pro přidělování letištních časů, jež jsou stanoveny v platných právních předpisech.

Pokud se ukáže, že je z důvodu hospodářské soutěže či z jiných důvodů zapotřebí stávající právní předpisy změnit, předloží Komise příslušný návrh.

6. SOULAD MEZI LETIŠTNÍMI ČASY A LETOVÝMI PLÁNY

Podle čl. 14 odst. 1 nařízení „příslušné orgány řízení letového provozu mohou odmítnut letový plán leteckého dopravce, jestliže letecký dopravce zamýšlí přistát nebo vzlétnout na koordinovaném letišti během období, ve kterých je koordinováno, aniž by mu byl koordinátorem přidělen letištní čas“.

Zkušenosti ukazují, že ověřování letových plánů porovnáním s letištními časy přidělenými zejména v oblasti všeobecného letectví, které provádějí orgány řízení letového provozu a koordinátoři, probíhá málokdy systematicky a důsledně.

Jak je uvedeno v „Akčním plánu pro kapacitu, efektivitu a bezpečnost letišť v Evropě“[5], prováděcí předpis pro řízení letového provozu, který má Komise přijmout v roce 2008 na základě článku 9 nařízení (ES) č. 551/2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru

[5] KOM(2006) 819, 24.1.2004.

v jednotném evropském nebi[6], poskytne mechanismus, jenž bude zaměřen na zlepšení souladu mezi letištními časy a letovými plány.

Dosažení souladu mezi žádostmi o jednotlivé letištní časy a letovými plány nabývá stále na důležitosti, zejména v oblasti všeobecného letectví a letecké dopravy pro vlastní potřebu, pro něž jsou charakteristické nepravidelné lety často mimo přidělený letištní čas, nebo dokonce bez předchozího přidělení letištního času z fondu letištních časů. Výsledkem je, že tyto lety *ad hoc* mohou narušovat řádný provoz koordinovaného letiště, na kterém panuje snaha udržovat letištní časy a letové plány v souladu a kde se po leteckých dopravcích požaduje, aby své lety provozovali podle letištních časů, jež jim byly přiděleny.

Závěry

Komise doufá, že toto sdělení poslouží jako motivace k lepšímu využívání omezené kapacity na koordinovaných letištích Společenství.

Komise bude i nadále sledovat fungování daného nařízení a zaměří se na zajištění jeho řádného uplatňování členskými státy.

V souvislosti s uvedeným sledováním Komise zváží, zda je zapotřebí podat návrh na změnu nařízení.

V rámci dalšího vývoje bude Komise i nadále umožňovat, aby se do problematiky přidělování letištních časů zapojily i zúčastněné strany a členské státy. V tomto ohledu poslouží monitorovací středisko Společenství pro letiště, jež má být zřízeno v nejbližších měsících, jako fórum, které umožní všem kvalifikovaným stranám účast na řešení otázek souvisejících s přidělováním letištních časů.

[6] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20).