

CS

CS

CS



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 10.3.2009
KOM(2009) 121 v konečném znění

2009/0042 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kterým se mění nařízení (EHS) č. 95/93 o společných pravidlech pro přidělování
letištních časů na letištích Společenství**

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

Úvod

1. Globální hospodářská a finanční krize značné závažnosti a značného rozsahu má nyní vážné dopady na činnost leteckých dopravců. Způsobila značný pokles leteckého provozu během období zimního letového řádu 2008/09. Období letního letového řádu roku 2009 bude hospodářskou krizí rovněž dotčeno.

Po šesti letech průměrného růstu 3 % očekával Eurocontrol v prosinci 2008 pokles počtu letů v roce 2009 v Evropě o 3 % poté, co se v roce 2008 růst zastavil. Dne 25. února 2009 zrevidoval Eurocontrol své odhady a počítá s poklesem mezi 8,1 % a 1,4 % s pravděpodobným vývojem ve výši -4,9 %. Eurocontrol upozorňuje, že provoz se zhroutil koncem roku 2008, kdy pouze za prosinec došlo k propadu o 7 %. Podle údajů Eurocontrolu doznal provoz u nízkonákladových leteckých společností první pokles za 15 let s 4 600 lety v listopadu 2008, tedy o 6,1 % méně než v listopadu 2007. Obchodní letecký provoz zaznamenal v prosinci 2008 oproti prosinci 2007 pokles o 16 %.

Více než 80 % evropských letišť zaznamenalo pokles provozu (za leden 2009 pokles o 8 % až 10 % u osobní dopravy a o 25 % až 30 % u dopravy nákladní), což znamená, že hospodářskou krizí je dotčena veškerá evropská letecká doprava.

2. Čísla, jež předložili evropští letečtí dopravci (AEA), ukazují závažnost situace. V prosinci 2008 klesla nákladní doprava o 21,4 %. V roce 2009 by měla poklesnout osobní doprava o 4 %. Provozovatelé letecké dopravy zdůrazňují, že za posledních 25 let došlo k podobným propadům provozu pouze třikrát: v roce 1986 v důsledku událostí v Černobyli a války v Libyi; v roce 1991 v důsledku první války v Perském zálivu a v letech 2001/02 v důsledku teroristických útoků ve Spojených státech. Podle předpovědi AEA lze během léta 2009 počítat s vývojem kapacit mezi -6 % a -8 % v počtu letů mezi -9 % a -12 % v poskytovaných sedadlech („available seat kms / dostupných sedadlokilometrech“).

3. Podle Mezinárodního sdružení leteckých dopravců (IATA) poklesl v prosinci objem nákladní letecké dopravy celosvětově o 22,6 % a o více než 21 % u evropských společností. Číselné údaje publikované dne 26. února 2009 konstatují na leden 2009 pokles osobní dopravy o 5,6 % a nákladní dopravy o 23,2 % oproti lednu 2008. IATA upozorňuje, že evropští dopravci částečně kompenzovali pokles o 5,7 % snížením svých kapacit o 3,6 %.

4. Komise se domnívá, že současná hospodářská krize, jakož i pozdější přizpůsobení služeb (pozastavení, snížení četnosti) představují mimořádné okolnosti, jež mají negativní dopad na letecké společnosti. V důsledku toho by koordinátoři měli ustanovení nařízení č. 95/93 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství interpretovat tak, aby leteckým společnostem zaručili, že nebudou riskovat ztrátu svých letištních časů nevyužitých v důsledku hospodářské krize (pravidlo „využitého nebo odebraného letištního času“).

5. Nebude-li přijato rozhodnutí o zachování statusu nabytých práv na letištní časy, hrozí, že letecké společnosti budou udržovat stávající kapacity, ačkoliv poptávka je zdatelně snížena, což by ztěžovalo nynější hospodářské obtíže.

Ustanovení nařízení o letištních časech

6. Referenční hodnotou nařízení, jak je uvedeno v čl. 10 odst. 2, je přidělení a využití letištních časů během jedné sezóny (zásada „odebrání nevyužitého času“), a zejména situace na konci sezóny, po skutečném využití letištních časů. V článku se zejména stanoví, že pouze letečtí dopravci, kteří mohou koordinátorovi přesvědčivě prokázat, že své letištní časy využívali se souhlasem koordinátora alespoň během 80 % času během doby na kterou jim byly přiděleny, budou mít právo na stejnou sérii letištních časů pro odpovídající následující sezónu.

7. Nařízení kromě jiného v čl. 8 odst. 2 a čl. 10 odst. 2 stanoví výpočet procenta využití na konci sezóny na základě využití letištních časů a pro účely nabytí práv na odpovídající následující sezónu.

8. V čl. 10 odst. 4 je uveden seznam důvodů, jichž se mohou letečtí dopravci dovolávat pro odůvodnění nevyužití letištních časů přidělených během sezóny letových řádů. V písmenu a) tohoto seznamu jsou příkladmo uvedeny nepředvídatelné a neodvratné případy mimo kontrolu leteckého dopravce.

9. Nařízení je založeno na zásadě, že přidělení letištních časů a dohled nad jejich využitím přísluší koordinátorovi (čl. 4 odst. 5 a článek 6). Koordinátor musí své úkoly vykonávat nejenom zcela nezávisle, ale musí přitom také jednat neutrálně, bez diskriminace a průhledně (čl. 4 odst. 2 a 3). Komise ani žádný členský stát proto nesmějí udělovat koordinátorům pokyny, jimiž by mohla být zpochybněna jejich nezávislost.

Lze tedy uzavřít, že při uplatňování čl. 10 odst. 2 a 4 musí koordinátor jednat v souladu se zásadami uvedenými v článku 4.

10. Za této situace je nebezpečí, že členské státy budou nařízení vykládat odlišně, což by vedlo k nedostatku soudržnosti při používání čl. 10 odst. 4 uvnitř Společenství. K této situaci již došlo při krizi odvětví letecké dopravy po teroristických atentátech ve Spojených státech. Je tudíž nezbytný zásah Společenství, jímž se jednoznačně a jasně zaručí (podobně jako v roce 2002 a v roce 2003 zavedením článků 10a a 10b) právní jistota, pokud jde o používání pravidla „využitého nebo odebraného letištního času“ pro sezóny letových řádů dotčené krizí.

11. Navrhuje se proto vložit do nařízení nový článek 10c s ustanovením, že koordinátoři v kontextu současné hospodářské krize akceptují to, že letečtí dopravci mají na letní sezónu letových řádů roku 2010 právo na stejné letištní časy, jaké jim byly přiděleny na letní sezónu letových řádů roku 2009 (29. března 2009 – 24. října 2009).

12. Aby se zamezilo plýtvání kapacit letištních časů v průběhu sezón dotčených krizí, mohou koordinátoři letištní časy nevyužité během letní sezóny 2009 znovu přidělit jako letištní časy „ad hoc“, jež mohou ostatní letečtí přepravci využívat, aniž by tím nabývali statusu „tradičních práv“.

13. Komise bude nadále analyzovat dopad hospodářské krize na odvětví letecké dopravy. Pokud se situace bude během zimní sezóny 2009–2010 (25. října 2009 – 27. března 2010) nadále zhoršovat, bude moci Komise rozhodnout o prodloužení tohoto režimu na zimní sezónu 2010–2011.

Časový rozvrh

14. Významným aspektem tohoto návrhu je časový rozvrh. K původnímu přidělení letištních časů dochází během konferencí IATA o plánování letových řádů, a to v listopadu na následující letní sezónu a v červnu na následující zimní sezónu. V důsledku toho budou letištní časy na léto 2010 přiděleny na konferenci o plánování letových řádů v listopadu 2009 a letištní časy na zimní sezónu 2010/11 budou přiděleny v červnu 2010.

V čl. 10 odst. 3 nařízení se stanoví, že letečtí dopravci mohou vrátit letištní časy do poolu před 31. lednem pro následující letní sezónu a před 31. srpnem pro následující zimní sezónu, aniž tím je dotčen výpočet procenta využití zbývajících letištních časů.

Podle celosvětových pokynů IATA pro plánování letových řádů platí, že jakmile je určeno právo na „nabytí“ letištních časů, mohou koordinátoři každé letecké společnosti oznámit údaje o těchto „nabytých právech“ na letištní časy podle letových řádů, a to jakmile je koordinátor stanoví a nejpозději:

- třetí pondělí v dubnu u letištních časů označených jako „nabyté“, jež byly skutečně využity během předcházející zimní sezóny;
- třetí pondělí v září u letištních časů označených jako „nabyté“, jež byly skutečně využity až do daného okamžiku během stávající letní sezóny.

15. Ačkoli přidělení letištních časů na letní sezónu letových řádů roku 2009 bylo ukončeno dne 31. ledna 2009, změna nařízení by ještě leteckým společnostem umožnila přizpůsobit činnost a snížit stávající kapacity s cílem dodržení pravidla „využití nebo odebrání letištního času“. Protože letní sezóna roku 2009 začíná dne 29. března, navržené pravidlo by tedy mělo vstoupit v platnost co možná nejdříve.

16. V opačném případě existuje vážné riziko, že letečtí dopravci, kterým byly přiděleny letištní časy na letištích, kde koordinátoři neakceptovali důvod mimořádných okolností v důsledku hospodářské krize během letní sezóny roku 2009, podniknou patřičné právní kroky.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se mění nařízení (EHS) č. 95/93 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Komise¹,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru²,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů³,

v souladu s postupem podle článku 251 Smlouvy⁴,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Celosvětová hospodářská a finanční krize má v současnosti vážné dopady na činnost leteckých dopravců. Způsobila značný pokles leteckého provozu během období zimního letového řádu 2008/09. Období letního letového řádu roku 2009 bude hospodářskou krizí rovněž dotčeno.
- (2) Aby nevyužívání letištních časů přidělených pro letní sezónu roku 2009 nezpůsobilo provozovatelům ztrátu práva na tyto letištní časy, je třeba jasně a jednoznačně stanovit, že uvedená sezóna je nepříznivě dotčena uvedenou hospodářskou krizí. Komise bude nadále analyzovat dopad hospodářské krize na odvětví letecké dopravy. Pokud se situace bude během zimní sezóny 2009–2010 nadále zhoršovat, bude moci Komise rozhodnout o úplném nebo částečném prodloužení tohoto režimu na zimní sezónu 2010–2011.
- (3) Proto by nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství⁵ mělo být změněno. Touto

¹ Úř. věst. C, s. .

² Úř. věst. C, s. .

³ Úř. věst. C, s. .

⁴ Úř. věst. C, s. .

⁵ Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1. Nařízení ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 894/2002 (Úř. věst. L 142, 31.5.2002, s. 3), nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1554/2003 ze dne 22. července 2003 (Úř. věst. L 221, 4.9.2003, s. 1) a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 793/2004 ze dne 21. dubna 2004 (Úř. věst. L 138, 30.4.2004, s. 50).

změnou zůstávají zcela nedotčeny pravomoci Evropské komise vyplývající z článků 81 a 82 Smlouvy o ES,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

V nařízení (EHS) č. 95/93 se vkládá nový článek 10c, který zní:

„Článek 10c

Pro účely čl. 10 odst. 4 koordinátoři uznají, že letečtí dopravci mají během období letního letového řádu 2010 nárok na stejné série letištních časů, které jim byly přiděleny během období letního letového řádu roku 2009 v souladu s tímto nařízením. Komise bude nadále analyzovat dopad hospodářské krize na odvětví letecké dopravy. Pokud se situace bude během zimní sezóny 2009–2010 nadále zhoršovat, bude moci postupem podle čl. 13 odst. 2 rozhodnout o úplném nebo částečném prodloužení tohoto režimu na zimní sezónu 2010–2011.“

Článek 2

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

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

V Bruselu dne [...].

*Za Evropský parlament
předseda / předsedkyně*

*Za Radu
předseda / předsedkyně*