EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 1.12.2011
KOM(2011) 827 v konečném znění

2011/0391 (COD)

Letištní balíček

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Evropské unie

(Přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

{SEK(2011) 1443 v konečném znění}
{SEK(2011) 1444 v konečném znění}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

1.1. Souvislosti

1. Na letištích, kde poptávka leteckých společností po letištních časech pro vzlet a přistání překračuje kapacitu letiště, se používají mechanismy přidělování letištních časů, které stanovují soubor pravidel pro tento účel. Pro leteckou společnost získání letištního času na letišti znamená, že může využívat veškerou infrastrukturu nutnou k realizaci letu v daném okamžiku (vzletové a přistávací dráhy, pojezdové dráhy, parkovací místa a v případě letů pro přepravu cestujících terminály). Na některých letištích může být nezbytné přidělování letištních časů v určitých denních hodinách nebo během určitých období s velkým provozem. Cílem je zajistit, aby byl přístup na přetížená letiště organizován podle spravedlivých, nediskriminačních a transparentních pravidel přidělování letištních časů pro vzlet a přistání, a umožnit tak optimální využití kapacity letišť a spravedlivou hospodářskou soutěž.

2. V roce 1993 přijalo Evropské společenství nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (dále jen „nařízení o letištních časech“) a v roce 2004 bylo několik jeho významných bodů pozměněno. Přestože je civilní letectví z podstaty globální činností, podléhá rovněž regulaci na místní úrovni; je proto důležité si uvědomit, že přidělování letištních časů funguje v různých světových regionech různě. V Evropě vychází nařízení o letištních časech z globálních pokynů vypracovaných Mezinárodním sdružením leteckých dopravců (IATA).

3. Aktuální režim přidělování letištních časů se vyznačuje těmito hlavními charakteristikami: Členský stát je povinen určit letiště jako koordinované letiště, pokud podrobná analýza kapacity prokázala, že je kapacita posuzovaného letiště jasně nedostatečná[1]. Za druhé, členský stát určí pro letiště koordinátora. Koordinátor je pověřen přidělováním letištních časů a musí jednat nezávisle, neutrálně, nediskriminačně a transparentně.

4. Letištní časy se přidělují na letní nebo zimní období letového řádu. Pokud dopravce využil sérii letištních časů[2] během alespoň 80 % období letového řádu, má právo na stejnou sérii letištních časů v průběhu následujícího období letového řádu („historické letištní časy“, „historická práva“ nebo „pravidlo 80/20“). Pokud není této hodnoty dosaženo, vloží se letištní časy do fondu letištních časů k dalšímu přidělení. 50 % letištních časů je nejprve přiděleno nově vstupujícím dopravcům[3].

---

[1] Letiště, u nichž dochází k provoznímu přetížení pouze v některých obdobích, se určí jako letiště s plánovaným provozem. Na těchto letištích se používá postup spočívající v dobrovolné spolupráci mezi leteckými dopravci. Určí se letištní zprostředkovatel, který usnadňuje činnost leteckých dopravců.

[2] Podle čl. 2 písm. k) nařízení o letištních časech se „sérií letištních časů“ rozumí „alespoň pět letištních časů, které jsou ve stejném období letového řádu pro stejnou dobu ve stejný den v týdnu pravidelně požadovány a tímto způsobem přidělovány, nebo pokud to není možné, přidělovány přibližně ve stejný čas“.

[3] Podle čl. 2 písm. b) nařízení o letištních časech je nově vstupujícím dopravcem dopravce s omezenou přítomností na určitém letišti.

5. Ve státech, v nichž se uplatňuje nařízení o letištních časech (Evropský hospodářský prostor a Švýcarsko), v současnosti existuje 89 zcela koordinovaných letišť. Z nich je 62 koordinováno po celý rok a 27 sezónně. Na některých těchto letištích – například Londýn-Heathrow a Paříž-Orly – poptávka podstatně překračuje kapacitu v každý okamžik roku, na jiných je kapacita omezena v některých obdobích špičky. Osmnáct členských států má nejméně jedno koordinované letiště, a musí tedy určovat koordinátora.

1.2. Odůvodnění a cíle návrhu

6. Díky uplatňování nařízení o letištních časech se podstatně zlepšilo přidělování letištních časů na přetížených evropských letištích, pokud jde o neutralitu a transparentnost procesu; nařízení tak významně přispělo k vytvoření vnitřního trhu v oblasti letectví. Nařízení o letištních časech bylo zavedeno v době, kdy evropskému trhu letecké dopravy dosud dominoval malý počet tradičních národních společností. V současnosti je však konkurence mnohem větší. Od roku 1992 se počet tratí v rámci EU více než zdvojnásobil a objem dálkových letů z evropských letišť se zvýšil o 150 %. V roce 1992 bylo pouze 93 tratí v Evropě obsluhováno více než dvěma leteckými společnostmi. V roce 2010 bylo takových tratí 479. Je otázkou, zda by takového pokroku bylo možno dosáhnout bez systému zaručujícího, že jsou letištní časy na přetížených letištích přidělovány bez jakéhokoli neoprávněného vlivu veřejných orgánů, národních společností a letišť.

7. Jak upozornily organizace Eurocontrol a ACI Europe[4], jedním z významných problémů, jimž Evropa čelí, je provozní přetížení letišť. Podle dlouhodobých prognóz organizace Eurocontrol zveřejněných v prosinci 2010[5] nebude v roce 2030 uspokojeno nejméně 10 % poptávky letecké dopravy z důvodu nedostatečné kapacity, a to ani pokud se vezmou v úvahu zdokonalení infrastruktury plánovaná k dnešnímu dni. Posouzení dopadů připojené k tomuto návrhu navíc ukazuje, že na nejpřetíženějších letištích v Unii se aktuální situace pravděpodobně nezlepší, ani pokud se zohlední plány na posílení kapacit[6].

8. Vzhledem k nedostatečné kapacitě nejvýznamnějších letišť a jejím důsledkům pro mobilitu evropských občanů se zdá nezbytností stavba nových vzletových a přistávacích drah a letištní infrastruktury. Dopad infrastruktury na životní prostředí a územní plánování však představuje stále větší problém. Současná hospodářská krize navíc potvrzuje význam dlouhodobé životaschopnosti rozpočtů. Pro odstranění provozního přetížení je třeba najít efektivnější a ekonomičtější řešení, než je rozšiřování fyzické infrastruktury.

9. Je zřejmé, že mechanismus přidělování letištních časů nebude moci uvolnit dodatečné kapacity. Přidělování letištních časů kromě toho nemůže vyřešit četné obtíže způsobené nedostatečnou kapacitou: jak například zajistit odpovídající letecké tratě do evropských regionů z letišť s omezenou kapacitou nebo zlepšit spojení

---

4 Evropská část Mezinárodní rady letišť (www.aci-europe.org).

5 http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/forecasts/Doc415-LTF10-Report-Vol1.pdf. Údaje obsažené ve zprávě Eurocontrolu se vztahují pouze na lety podle IFR (realizované podle pravidel pro let podle přístrojů).

6 Viz tabulka I – Prognóza provozního přetížení letišť, posouzení dopadů připojené k tomuto návrhu, s. 17.

z přetížených uzlových letišť do všech světových regionů? Další rozvoj režimů přidělování letištních časů nikdy neposkytne odpověď na tyto významné potřeby. Tyto režimy nicméně mohou představovat účinný nástroj řízení omezené kapacity.

10. Je proto třeba nařízení o letištních časech revidovat, aby se určilo, do jaké míry je možné jej vylepšit s cílem uvést kapacitu do souladu s poptávkou ve všech sektorech letecké dopravy (dálkové lety, regionální tratě, nákladní přeprava atd.). Bílá kniha o dopravě z března 2011 uznává důležitost přidělování letištních časů za účelem vytvoření integrovaného a efektivního trhu v rámci perspektivy jednotného evropského dopravního prostoru; tento dokument je součástí stěžejní iniciativy „Evropa účinněji využívající zdroje“ v rámci strategie Evropa 2020. Komise od té doby pečlivě zvažovala zavedení tržních mechanismů pro správu využívání letištních časů: tím, že se tržním subjektům (leteckým společnostem) poskytnou pobídky a výhody způsobilé příznivě ovlivnit jejich chování, může být dostupná omezená kapacita k dispozici těm, kdo jsou schopni ji nejekonomičtěji využít. Bylo by tak umožněno racionálnější využití dostupné omezené kapacity, aniž by se stávající fyzická kapacita rozšiřovala.

11. Takový trh s letištními časy (v podobě sekundárního trhu) již nějakou dobu funguje ve Spojeném království, jak Komise konstatovala ve sdělení z roku 2008[7]. Volné letištní časy na letišti Heathrow tak byly poskytnuty za vysokou cenu: v březnu 2008 byla v širokém povědomí informace, že společnost Continental Airlines za čtyři páry letištních časů na Heathrow zaplatila 209 milionů USD (143 milionů EUR při tehdejším směnném kurzu).

12. V posledních letech se potřebě posílit výkonnost systému letecké dopravy na evropské úrovni dostávalo větší pozornosti. Změny, jimiž od roku 2009 v rámci iniciativy jednotného evropského nebe prošlo uspořádání letového provozu v Evropě, ukazují, že tento systém je v některých ohledech na evropské nebo regionální úrovni lépe uspořádán. K tomuto tvrzení opravňuje vytvoření funkčních bloků vzdušného prostoru a posílení centrálních funkcí, jako je uspořádání sítě. Vzhledem k povaze sítě, která zahrnuje současně tratě z bodu do bodu a hvězdicovou síť tratí (z centrálního letiště), se není možné vyhnout tomu, aby problémy v jedné části sítě (například uzavření významného uzlu) měly dopad na další části sítě. Tato skutečnost je ještě závažnější, pokud zásadní součásti sítě fungují na maximu své kapacity nebo jej téměř dosahují, což například zmenšuje rezervu pro přijímání odkloněných letů. Od uvedené doby znamená zlepšení výkonnosti evropského systému rovněž zlepšení jeho odolnosti vůči krizi.

1.3. Cíle návrhu

13. Obecným cílem je zajistit optimální přidělování a využití letištních časů na přetížených letištích. Konkrétní cíle jsou následující:

(1) posílení mechanismů přidělování a využívání letištních časů a zajištění jejich účinného uplatňování a

[7] KOM(2008) 227.

(2) podpora spravedlivé hospodářské soutěže a stimulace konkurenceschopnosti mezi provozovateli.

1.4. Platné předpisy v oblasti návrhu

14. Návrh se týká změny nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství. Přidělování letištních časů přímo neupravuje žádný jiný předpis.

1.5. Soulad s ostatními politikami a cíli Evropské unie

15. Tato iniciativa je jedním z opatření nutných k realizaci jednotného evropského dopravního prostoru popsaného v bílé knize Komise s názvem „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ [KOM(2011) 144]. Je rovněž součástí souboru opatření „letištního balíčku“, jenž byl v pracovním programu Komise na rok 2011 [KOM(2010) 623] označen za strategickou iniciativu s cílem využít potenciál růstu jednotného trhu.

2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

2.1. Konzultace zúčastněných stran

16. Po první konzultaci zúčastněných stran v roce 2007 a po přijetí sdělení z roku 2007 (KOM(2007) 704) a z roku 2008 (KOM(2008) 227) Komise v září 2010 zahájila rozsáhlou veřejnou konzultaci online s cílem zhodnotit současné fungování nařízení a podnítit připomínky zúčastněných stran k podrobnému seznamu opatření, jež by mohla být zavedena v rámci jeho revize. Druhé slyšení zúčastněných stran se konalo 29. listopadu 2010 za účasti 16 členských států a zástupců různých dotčených subjektů.

17. Souhrn odpovědí z konzultace je zveřejněn na internetové stránce Komise[8]. Dopravci jsou obecně spokojeni s fungováním nařízení o letištních časech v jeho současné podobě; většina respondentů z této skupiny tudíž nepodporuje žádnou změnu. Skutečnost, že režim přidělování letištních časů reguluje reálný přístup na některá z nejpoptávanějších letišť na světě, vysvětluje citlivost této otázky, zejména pro letecké společnosti. Řada leteckých společností tvrdí, že hlavním problémem je nedostatečná letištní kapacita, kterou by změna nařízení o letištních časech nijak nevyřešila.

18. Letiště a sdružení letišť více vnímají nutnost změny, a jsou proto ochotnější uznat užitečnost řešení navrhovaných v rámci konzultace. Platí to i o koordinátorech letištních časů, i když v menší míře. Rozdíly mezi názory členských států a ostatních respondentů jsou početnější, nicméně tyto zúčastněné strany změnu nařízení o letištních časech obecně podporují.

---

[8] http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm. Souhrn je uveden v bodě 8 studie o možnostech revize nařízení o letištních časech (Steer Davies Gleave, 2011).

2.2. Sběr a využití výsledků odborných konzultací

19. Průběžný dohled nad fungováním nařízení ze strany Komise byl doplněn několika externími studiemi, jejichž výsledky jsou k dispozici na jejích internetových stránkách[9]: Komise se zejména v roce 2010 rozhodla provést hloubkovou analýzu situace během období 2006–2010[10]. Podle závěrů této studie brání v současnosti efektivnímu využití letištních kapacit v Evropě několik problémů.

2.3. Posouzení dopadů

20. Posouzení dopadů poskytuje souhrnný pohled na různé plánované možnosti. Obsah tří souborů opatření lze shrnout následovně.

21. První soubor obsahuje opatření, jejichž účelem je zlepšení efektivity přidělování a využití letištních časů, aniž by se měnily administrativní aspekty systému. Současný režim by byl v několika bodech zdokonalen, nebyl by však zaveden žádný tržní mechanismus. Vzhledem k omezenému dopadu tohoto souboru jsou odhadované přínosy poměrně nízké: průměrné roční zvýšení počtu přepravených cestujících o 0,4 %.

22. Druhý soubor zahrnuje prvky prvního souboru, další k nim však přidává, mimo jiné tržní mechanismy (výslovně předpokládá možnost zavést sekundární trh s letištními časy v celé EU). Obsahuje rovněž několik návrhů podporujících hospodářskou soutěž, například revizi pravidla ohledně nově vstupujících dopravců a definici poněkud přísnějších kritérií pro udělení přednosti při přidělování letištního času pro následující období letového řádu („nabytá práva“). Odhaduje se, že by tento soubor měl v období 2012–2025 umožnit průměrné roční zvýšení počtu přepravených cestujících o 1,6 % (tj. 23,8 milionů), čistý hospodářský přínos 5,3 miliardy EUR, jakož i významné zvýšení počtu pracovních míst (až 62 000 pracovních míst na plný úvazek).

23. Existuje riziko, že tento soubor bude mít nepříznivé dopady na životní prostředí, protože se v důsledku zvýšeného počtu letů zvýší objem emisí CO_2. Nicméně jelikož emise CO_2 vzniklé z letecké dopravy budou od roku 2012 zahrnuty do všeobecného systému obchodování s emisemi, neměla by tato skupina opatření způsobit zvýšení celkového objemu emisí CO_2. Na druhé straně díky tomu, že by byla stávající kapacita intenzivněji využívána, by se zabránilo environmentálním dopadům způsobeným zvětšením kapacity.

24. Třetí soubor obsahuje všechny prvky druhého souboru, dále však rozvíjí tržní mechanismus: plánuje se v něm stažení letištních časů vyplývajících z „nabytých práv“ nebo „historických letištních časů“ a jejich prodej v dražbě. Tento soubor by umožnil zvýšit počet uživatelů letecké dopravy o 1,9 % až 2 %, což by každoročně představovalo 27,3 až 28,7 milionu cestujících navíc. Protože se však jedná o nové

---

9 Zejména: National Economic Research Associates (NERA), *Study to assess the effects of different slot allocation schemes* (posouzení účinků různých režimů přidělování letištních časů), 2004, a Mott MacDonald, *Study on the impact of the introduction of secondary trading at Community airports* (dopad zavedení sekundárního trhu na letištích Společenství), 2006. Všechny uvedené studie jsou k dispozici na internetové stránce http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm.

10 Viz studie společnosti Steer Davies Gleave v poznámce pod čarou č. 8.

opatření, je třeba jeho možný kladný potenciál nazírat společně s rizikem, že se leteckým společnostem výrazně zvýší provozní náklady, protože budou narušeny jejich letové řády a jejich provozní model založený na hvězdicové struktuře tratí spočívající v rozsáhlém portfoliu letištních časů na přetížených letištích. V důsledku toho by tento soubor měl nižší hospodářský přínos – mezi 2,8 a 5 miliardami EUR.

25. S ohledem na hodnocení různých souborů opatření podle kritérií účinnosti, efektivity a soudržnosti se doporučuje realizace druhého z uvedených souborů, jelikož jeho přínosy by byly podstatně vyšší než související náklady.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

3.1. Shrnutí navrhovaných opatření

3.1.1. Zavedení možnosti využít sekundární trh s letištními časy a posílení hospodářské soutěže

26. Za účelem podpory větší mobility letištních časů návrh společnostem výslovně povoluje jejich nákup a prodej. Vyšší mobilita letištních časů pomůže leteckým společnostem přizpůsobit portfolia svým plánovacím potřebám. Nařízení o letištních časech již umožňuje výměnu letištních časů mezi leteckými společnostmi. V mnoha případech jde o výměnu letištního času, který je k dispozici v atraktivní denní dobu, za „*junk slot*“, tj. letištní čas volný pozdě večer nebo začátkem odpoledne, který tím pádem není příliš užitečný. Po realizaci transakce se „*junk slot*“, jenž měl hodnotu čistě pro účel výměny, vrátí do fondu. Na základě současného nařízení jsou *převody* letištních časů povoleny pouze ve velmi malém počtu případů.

27. V současnosti platné pravidlo ohledně nově vstupujících dopravců, které dává přednost leteckým společnostem, jež na koordinovaném letišti disponují pouze několika letištními časy, nepřineslo předpokládané výsledky. Obecně platí, že silný konkurent, který na určitém letišti zahajuje provoz, si musí vytvořit životaschopné portfolio letištních časů, aby mohl reálně soutěžit s dominantním dopravcem na tomto letišti (obvykle „národní“ dopravce). V rámci platných pravidel letecké společnosti rychle opouštějí oblast působnosti definice nově vstupujícího dopravce na určitém letišti, a to i v případě, že vlastní málo letištních časů. Proto se navrhuje rozšíření definice nově vstupujícího dopravce, aby se usnadnil rozvoj seriózních soutěžitelů a omezilo se roztříštění provozních plánů, k němuž dochází, když jsou letištní časy přiděleny většímu počtu společností, které je nejsou schopny využívat tak, aby mohly dlouhodobě konkurovat dominantním dopravcům.

3.1.2. Posílení transparentnosti postupu přidělování letištních časů a nezávislosti koordinátorů letištních časů

28. Návrh obsahuje několik ustanovení, jejichž cílem je zaručit, že postup přidělování letištních časů bude probíhat s dostatečnou transparentností. To je důležité nejen pro společnosti využívající letištní časy, ale také pro veřejné orgány vykonávající regulační funkce. Tato ustanovení mají ještě větší význam u systému, v jehož rámci je povolen sekundární trh.

29. Návrh umožní definici přísnějších kritérií pro nezávislost koordinátorů ve vztahu ke všem zúčastněným stranám. Prosazuje rovněž posílení spolupráce mezi koordinátory,

nejprve realizací společných projektů týkajících se například rozvoje společného softwaru pro přidělování letištních časů, nebo i spojení koordinačních činností pro letiště umístěná v různých členských státech. V závislosti na dosaženém pokroku by Komise mohla v budoucnu navrhnout zřízení evropského koordinátora odpovědného za přidělování letištních časů na všech letištích Unie.

3.1.3. Integrace režimu přidělování letištních časů do reformy evropského systému uspořádání letového provozu (jednotné evropské nebe)

30. Cílem návrhu je zejména posílit uspořádání letového provozu na evropské úrovni zapojením evropského manažera struktury vzdušného prostoru do postupu přidělování letištních časů. Komise tak může požádat o provedení analýzy kapacity určitého letiště, pokud to manažer považuje za nezbytné pro zajištění souladu s provozním plánem letiště (jak je již stanoveno v nařízení, kterým se zřizuje funkce evropského manažera struktury vzdušného prostoru). Tato analýza kapacity by musela být provedena podle standardů schválených na evropské úrovni. Komise kromě toho bude moci členskému státu podávat doporučení ohledně posouzení kapacity, pokud se manažer domnívá, že nejsou plně zohledněny potřeby fungování evropské sítě. Cílem těchto doporučení by bylo umožnit členskému státu, aby vzal v úvahu vývoj evropské sítě a lépe porozuměl dopadům posouzení letištní kapacity na celou síť, například pokud jde o zpoždění.

31. Návrh rovněž zavádí novou kategorii letiště: „síťové letiště“. Letiště tohoto typu nejsou koordinovaná, považují se však za významná, protože mohou představovat alternativní řešení v případě narušení sítě. Návrh tedy stanoví, že koordinátoři shromažďují informace o provozu na těchto letištích.

3.1.4. Změna „pravidla 80/20“, definice série letištních časů a využití systému letištních poplatků způsobem odrazujícím od pozdního vracení letištních časů do fondu

32. Návrh v zájmu optimálního využití stávající kapacity přináší některé změny kritérií používaných pro využití letištních časů za účelem udělení „nabytých práv“. Aby letecká společnost získala přednost při přidělování letištního času v následujícím odpovídajícím období letového řádu, musí v předchozím období využít nejméně 85 % přidělené série letištních časů (namísto současných 80 %).

33. Navíc se minimální délka série (tj. minimální počet týdenních letištních časů požadovaných k tomu, aby byla pro odpovídající následující období udělena přednost) zvýší z 5 na 15 v letním období letového řádu a na 10 v zimním období letového řádu. Prodloužením série letištních časů se omezí roztříštěnost struktury letištních časů na letišti, protože krátké série podléhající nabytým právům mohou jiným leteckým společnostem bránit ve využití delších sérií. Jsou stanoveny výjimky pro určité druhy dopravy (*charterová doprava*), aby se zohlednila situace regionálních letišť.

34. Aby se zajistilo, že letištní časy rezervované před začátkem období letového řádu budou skutečně využity v souladu s provozním plánem letecké společnosti, umožní návrh letištím využít systém letištních poplatků způsobem odrazujícím dopravce od pozdního vracení letištních časů do fondu. Rezervací letištní kapacity bez toho, aby byla využita, vznikají náklady, které v současnosti nesou letecké společnosti provozující lety. Návrh povzbuzuje řídící orgán letiště, aby zavedl systém poplatků odrazující od chování vedoucího k méně efektivnímu využití letištní kapacity.

3.2. Ustanovení, která se nemění

35. Z aktuálního nařízení jsou bez větších změn převzata tato ustanovení: čl. 2 písm. a), čl. 2 písm. b) bod i), čl. 2 písm. e), g), k), l), o) a p); čl. 3 odst. 1, 2, 4 a 6; čl. 4 odst. 1 druhý pododstavec a čl. 4 odst. 5; čl. 5 odst. 3 písm. a) a d) a čl. 5 odst. 4, 5 a 6; čl. 6 odst. 3 písm. a), b) a c); čl. 8 odst. 1 písm. a) bod i), ii), iii) a v) a čl. 8 odst. 1 písm. c); čl. 9 odst. 3, 6, 7 a 9; čl. 10 odst. 1, čl. 10 odst. 5 písm. a) bod i) a iii), čl. 10 odst. 5 písm. c) a d), a čl. 10 odst. 6; článek 12; čl. 13 odst. 2 druhý pododstavec písm. b) a c), čl. 13 odst. 3 první a druhý pododstavec; čl. 16 odst. 1 a 5; článek 19; čl. 21 odst. 2 a čl. 21 odst. 2.

3.3. Právní základ

Článek 91 Smlouvy o fungování Evropské unie

3.4. Zásada subsidiarity

36. Jelikož návrh nespadá do oblasti výlučné pravomoci Unie, uplatní se zásada subsidiarity. Cílů návrhu nemohou členské státy v dostatečné míře dosáhnout z následujících důvodů. Je nezbytná harmonizace podmínek pro přístup k přetíženým letištím v EU, aby rozpory mezi různými vnitrostátními postupy nevytvářely překážky na trhu letecké dopravy. Problémy spojené s přístupem na přetížená letiště proto vyžadují řešení na evropské úrovni.

37. Cíle spočívajícího v zajištění fungování vnitřního trhu letecké dopravy prostřednictvím zmenšení překážek obchodu uvnitř EU, které vyplývají z rozdílných vnitrostátních norem nebo postupů, nelze uspokojivě dosáhnout na úrovni členských států. V souladu se zásadou subsidiarity a s ohledem na šíři a dopady problému je proto třeba zásah na úrovni EU.

38. Evropská pravidla v oblasti přidělování letištních časů významně doplňují evropské právní předpisy, na nichž je založen vnitřní trh v oblasti letecké dopravy. Spravedlivý, transparentní a nediskriminační režim přidělování kapacity na letištích, kde poptávka převyšuje nabídku, je rozhodujícím faktorem reálné svobody evropských leteckých dopravců poskytovat letecké služby uvnitř EU, jak stanoví příslušné právní předpisy EU.

39. Návrh je proto v souladu se zásadou subsidiarity.

3.5. Zásada proporcionality

40. Další zátěž pro hospodářské subjekty, koordinátory letištních časů a vnitrostátní orgány se omezuje na tu, jež je nezbytná pro zajištění nediskriminačního postupu přidělování letištních časů a optimálního rozdělení omezené kapacity na nejpřetíženějších letištích v Evropě.

3.6. Volba nástrojů

41. Navrhovaný nástroj: nařízení.

42. Právní nástroj by měl mít obecnou použitelnost. Obsahuje některé přímo použitelné povinnosti pro letištní koordinátory a letecké dopravce, jakož i pro řídící orgány

letiště a vzdušného prostoru v Evropě a pro Komisi. Jelikož ostatní řešení by neumožnila dosáhnout sledovaných cílů, nejvhodnějším právním nástrojem je nařízení.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

43. Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet EU.

5. NEPOVINNÉ PRVKY

5.1. Zjednodušení

44. Návrh zjednodušuje právní předpisy, jelikož přepracovává nařízení o letištních časech, a začleňuje tak do jediného nástroje pozměněné verze tohoto nařízení i změny stanovené v tomto návrhu.

5.2. Zrušení platných právních předpisů

45. Přijetím návrhu bude zrušeno platné nařízení o letištních časech.

5.3. Evropský hospodářský prostor

46. Navrhovaný akt se týká EHP, a proto by jeho oblast působnosti měla být rozšířena i na Evropský hospodářský prostor.

2011/0391 (COD)

↓ 95/93 (přizpůsobený)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích ~~Společenství~~ ⌦ Evropské unie ⌫

(Přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o ~~založení Evropského hospodářského společenství~~ ⌦ fungování Evropské unie ⌫, a zejména na čl. ⌦ 100 odst. 2 ⌫ této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru[11],

s ohledem na stanovisko Výboru regionů[12],

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

⇩ nový

(1) Nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství[13] bylo několikrát podstatně změněno[14]. Vzhledem k novým změnám by uvedené nařízení mělo být z důvodu srozumitelnosti a přehlednosti přepracováno.

[11] Úř. věst. C […], […], s. […].
[12] Úř. věst. C […], […], s. […].
[13] Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1.
[14] Viz příloha I.

(2) Nařízení (EHS) č. 95/93 zásadně přispělo k realizaci vnitřního trhu v oblasti letecké dopravy a k rozvoji vztahů mezi Evropskou unií, jejími členskými státy a třetími zeměmi díky tomu, že zajistilo přístup na přetížená letiště Unie na základě neutrálních, transparentních a nediskriminačních pravidel.

↓ 95/93 bod odůvodnění 1 (přizpůsobený)

(3) ⌦Existuje však rostoucí ⌫ ~~vzrůstá~~ nerovnováha mezi rozvojem leteckého dopravního systému v Evropě a ⌦ kapacitou některých ⌫ ~~možnostmipřiměřené~~ letišt<u>ních</u> infrastruktur~~y~~ uspokojit požadavky. Následkem toho je narůstající počet přetížených letišť ~~ve Společenství~~ ⌦ v Unii ⌫.

⇩ nový

(4) Systém přidělování letištních časů zavedený v roce 1993 nezajišťuje jejich optimální přidělování a využívání, a tím ani optimální přidělování a využívání letištní kapacity. V situaci rostoucího přetížení letišť a omezeného rozvoje významných nových letištních infrastruktur představují letištní časy vzácný zdroj. Přístup k takovým zdrojům má zásadní význam pro poskytování služeb letecké dopravy a pro zachování efektivní hospodářské soutěže. Za tímto účelem lze přidělování a využívání letištních časů zefektivnit zavedením tržních mechanismů, zajištěním toho, že nevyužívané letištní časy budou co nejdříve a transparentním způsobem dány k dispozici zainteresovaným provozovatelům, a posílením základních zásad systému, pokud jde o přidělování, řízení a využívání letištních časů. I když historické letištní časy splňují potřebu stability letových řádů pro letecké společnosti, při příležitosti budoucího hodnocení uplatňování tohoto nařízení je dále možné zavést postupně další tržní mechanismy, jako je stažení historických letištních časů a jejich prodej v dražbě.

(5) Systém přidělování letištních časů na letištích Unie je proto třeba změnit.

↓ 95/93 bod odůvodnění 2 (přizpůsobený)

(6) Přidělování letištních časů na přetížených letištích by mělo být ⌦ i nadále ⌫ založeno na neutrálních, <u>transparentních</u> ~~průhledných~~ a nediskriminačních pravidlech.

⇩ nový

(7) Současný systém přidělování letištních časů je třeba přizpůsobit rozvoji tržních mechanismů využívaných na některých letištích pro převod nebo výměnu letištních časů. Komise se ve svém sdělení 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[15] zavázala, že pokud se ukáže, že je z důvodu hospodářské soutěže či z jiných důvodů zapotřebí stávající právní předpisy změnit, předloží příslušný návrh.

(8) Zkušenosti ukazují, že sekundárnímu trhu s letištními časy – tedy výměně letištních časů za peněžní nebo jinou náhradu – chybí jednotný a soudržný právní rámec zaručující transparentnost a ochranu hospodářské soutěže. Je proto třeba stanovit rámec pro sekundární trh s letištními časy v Evropské unii.

↓ 95/93 bod odůvodnění 6
⇨ nový

(9) Transparentnost informací je hlavním prvkem pro zajištění objektivního postupu pro přidělování letištních časů. ⇨Je třeba tuto transparentnost posílit a zohlednit technologický pokrok. ⇦

↓ 95/93 bod odůvodnění 10 (přizpůsobený)
⇨ nový

(10) Měla by být přijata ustanovení umožňující vstup nových subjektů na trh ~~Společenství~~ ⌦ Unie ⌫. ⇨Zkušenosti ukazují, že se současnou definicí nově vstupujícího dopravce se nepodařilo plně podpořit hospodářskou soutěž, a tato definice by tedy měla být účelně změněna. Mimo jiné je nutné bojovat proti jejímu zneužívání tím, že se omezí možnost provozovatelů využívat postavení nově vstupujícího dopravce, pokud k příslušnému datu na daném letišti společně se svou mateřskou společností, svými dceřinými společnostmi nebo dceřinými společnostmi své mateřské společnosti drží více než 10 % celkového počtu přidělených letištních časů. Za nově vstupujícího dopravce by rovněž neměl být považován letecký dopravce, jenž převedl letištní časy, které získal jako nově vstupující dopravce, aby mohl tohoto postavení opětovně využívat. ⇦

⇩ nový

(11) Je třeba zrušit přednost poskytovanou leteckému dopravci žádajícímu série letištních časů na letišti pro pravidelnou osobní dopravu bez mezipřistání mezi tímto letištěm a regionálním letištěm, pokud je taková situace již řešena předností poskytnutou leteckému dopravci žádajícímu série letištních časů na letišti pro pravidelnou osobní dopravu bez mezipřistání mezi dvěma letišti v Unii.

---

[15] KOM(2008) 227.

↓ 95/93 bod odůvodnění 12 (přizpůsobený)

(12) Je také ~~nezbytné~~ ⌦ třeba ⌫ předcházet situacím, kdy jsou následkem nedostatku letištních časů výhody liberalizace nerovnoměrně rozprostřeny a hospodářská soutěž je narušena.

⇩ nový

(13) Pokrok dosažený při realizaci jednotného evropského nebe má významný dopad na postup přidělování letištních časů. Zavedení systémů sledování výkonnosti, v jejichž rámci poskytovatelé letových navigačních služeb a uživatelé vzdušného prostoru podléhají pravidlům dozoru a zvyšování výkonnosti, stejně jako funkce řízení sítě založená na realizaci evropské sítě leteckých tratí a na centrálním uspořádání letového provozu si vyžadují aktualizaci pravidel pro přidělování letištních časů. Je proto nezbytné vytvořit odpovídající rámec umožňující zapojení manažera struktury vzdušného prostoru, orgánu pro kontrolu výkonnosti a vnitrostátních dozorových orgánů do postupu určení letištní kapacity a koordinačních parametrů. Měla by být rovněž vytvořena nová kategorie letišť významných pro tuto síť, aby se umožnila lepší reakce sítě v krizových situacích.

(14) Měl by být zajištěn lepší soulad mezi letovými plány a letištními časy v zájmu lepšího využití letištní kapacity a zlepšení přesnosti letů.

↓ 95/93 bod odůvodnění 5 (přizpůsobený) ⇨ nový

(15) Členský stát příslušný pro ⌦ letiště s plánovaným provozem nebo ⌫ koordinované letiště by měl zajistit jmenování ⌦ letištního zprostředkovatele nebo ⌫ koordinátora s nezpochybnitelnou neutralitou. ⇨ Za tímto účelem by měla být úloha koordinátorů posílena. Je proto třeba stanovit právní, organizační, rozhodovací a finanční nezávislost koordinátora na veškerých zúčastněných stranách, členském státu a orgánech na tomto státě závislým. Aby se zabránilo ovlivnění činnosti koordinátora nedostatkem lidských, technických nebo finančních zdrojů nebo odborných znalostí, musí členský stát koordinátorovi zajistit zdroje, které mu umožní řádně provádět jeho činnost. ⇦

⇩ nový

(16) Je třeba zavést další povinnosti pro letecké dopravce, pokud se týká předávání informací koordinátorovi. Rovněž je třeba stanovit další sankce v případě opomenutí předat informace nebo předání nesprávných nebo zavádějících informací. V případě letišť, která jsou součástí sítě, by letečtí dopravci měli mít povinnost sdělit své záměry

ohledně letu nebo další relevantní informace požadované koordinátorem nebo letištním zprostředkovatelem.

(17) Unie by měla usnadňovat spolupráci mezi koordinátory a letištními zprostředkovateli, aby jim umožnila výměnu osvědčených postupů, s cílem vytvořit v budoucnu evropského koordinátora.

↓95/93 bod odůvodnění 4 (přizpůsobený)

(18) ~~Za určitých podmínek je za účelem usnadnění provozu žádoucí, aby byl členský stát schopen určitkoordinovanéL~~letiště ⌦ může být určeno jako koordinované letiště ⌫, pokud jsou dodrženy zásady transparentnosti, neutrality a nediskriminace, ⌦ jakož i podmínky uvedené v tomto nařízení ⌫.

↓95/93 bod odůvodnění 3 (přizpůsobený)
⇨ nový

(19) ~~Požadavek neutrality je nejlépe zaručen, je-li~~ R~~r~~ozhodnutí koordinovat letištní provoz ⌦ by mělo být ⌫ učiněno členským státem odpovědným za toto letiště, a to na základě objektivních ~~měřítek~~ kritérií. ⇨Vzhledem k pokroku dosaženému při realizaci jednotného evropského nebe a ve funkci manažera struktury vzdušného prostoru je na místě sblížit metodiky analýzy letištní kapacity v zájmu zajištění lepšího fungování evropské sítě uspořádání letového provozu. ⇦

⇩ nový

(20) Je nutné stanovit postup, kterým členský stát rozhodne o změně určení koordinovaného letiště nebo letiště s plánovaným provozem a určí je následně jako letiště s plánovaným provozem, případně jako letiště, které nemá určeno postavení.

↓ 95/93 bod odůvodnění 7

~~Zásady stávajícího systému přidělování letištních časů by mohly být základem pro toto nařízení, za předpokladu harmonického vývoje zároveň s novými tendencemi v dopravě ve Společenství.~~

⇩ nový

(21) Doba platnosti série letištních časů by měla být omezena na období letového řádu, pro něž je tato série poskytnuta. Přednost pro přidělení série letištních časů, a to i historických, by měla vzniknout přidělením nebo potvrzením ze strany koordinátora.

~~Politika Společenství směřuje ke zjednodušení hospodářské soutěže a podpoře přístupu na trh, jak stanoví nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství[16], a že tyto cíle vyžadují silnou podporu dopravců, kteří hodlají zahájit provoz na trasách Společenství.~~

↓ 95/93 bod odůvodnění 8

~~Stávající systém zachovává historická práva.~~

↓ 95/93 bod odůvodnění 9

(22) Za stanovených podmínek je nezbytné ~~přijmout~~ ⌦ zachovat ⌫ zvláštní opatření pro zachování přiměřené vnitrostátní letecké dopravy do regionů daného členského státu ⌦ nebo států ⌫,⇨ pokud byl stanoven závazek veřejné služby ⇦.

↓ 95/93 bod odůvodnění 11 (přizpůsobený)
⇨ nový

⇩ nový

(23) Jelikož environmentální aspekty je možné zohlednit v koordinačních parametrech a regionální obslužnost lze plně zajistit v rámci závazků veřejné služby, zkušenosti neprokázaly užitečnost místních pravidel. Kromě toho nelze vyloučit, že taková pravidla nepovedou k diskriminaci při přidělování letištních časů. Je proto třeba omezit možnost použití místních pravidel. Veškerá technická, provozní, výkonnostní a environmentální omezení, která musí uplatňovat koordinátoři nebo letištní zprostředkovatelé, musí být definována v koordinačních parametrech. Použití místních pravidel by se tak omezilo na dozor nad využitím letištních časů a na možnost omezit délku série letištních časů v případech stanovených tímto nařízením. V zájmu podpory lepšího využití letištní kapacity je třeba posílit dvě základní zásady přidělování letištních časů, tj. definici série letištních časů a výpočet historických letištních časů. Současně je třeba zdokonalit rámec pro flexibilitu udělenou leteckým dopravcům, aby se zabránilo narušení trhu při uplatňování tohoto nařízení v různých členských státech. Je proto třeba podpořit lepší využití letištní kapacity.

(24) Aby se letečtí dopravci mohli přizpůsobit situacím krajní naléhavosti, jako je výrazný pokles objemu dopravy nebo hospodářská krize s vážným dopadem na činnost leteckých dopravců a postihující velkou část období letového řádu, je třeba umožnit Komisi přijímání naléhavých opatření s cílem zajistit soudržnost opatření, která mají přijmout koordinovaná letiště. Tato opatření by leteckým dopravcům umožnila

[16] ~~Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8.~~

zachovat si přednost v přidělování stejných sérií na následující období letového řádu, i když nebyla dosažena hodnota 85 %.

(25) Úloha koordinačního výboru by měla být dvojnásobně posílena. Za prvé by ke sledování schůzí výboru měl být přizván manažer struktury vzdušného prostoru, orgán pro kontrolu výkonnosti a vnitrostátní dozorový orgán. Za druhé by jedním z úkolů koordinačního výboru mohlo být předkládání návrhů nebo doporučení koordinátorovi a/nebo členskému státu ohledně veškerých otázek týkajících se kapacity letiště, zejména v souvislosti s realizací jednotného evropského nebe a fungováním evropské sítě uspořádání letového provozu. Výbor by také měl mít možnost poskytovat orgánu pro kontrolu výkonnosti a vnitrostátnímu dozorovému orgánu stanoviska ohledně vztahu mezi koordinačními parametry a klíčovými ukazateli výkonnosti navrženými poskytovatelům letových navigačních služeb.

(26) Zkušenost ukazuje, že velké množství letištních časů je vráceno do fondu příliš pozdě na to, aby mohly být účelně přerozděleny. Je proto třeba povzbudit řídící orgány letiště, aby využívaly systém letištních poplatků způsobem odrazujícím od takového chování. Řídící orgány letiště by využitím tohoto mechanismu nicméně neměly leteckým dopravcům bránit ve vstupu na trh nebo v rozvoji služeb.

🡻 95/93 bod odůvodnění 13

~~Je žádoucí co nejlépe využít stávající letištní časy za účelem naplnění uvedených cílů.~~

🡻 95/93 bod odůvodnění 14 (přizpůsobený)

(27) Je žádoucí, aby třetí země poskytovaly dopravcům ~~Společenství~~ ⌦ Unie ⌫ rovnocenné zacházení.

🡻 95/93 bod odůvodnění 15 (přizpůsobený)
⇨ nový

(28) Použitím ustanovení tohoto nařízení ~~nejsou~~ ⌦ by neměla být ⌫ dotčena pravidla hospodářské soutěže stanovená Smlouvou, zejména články ⌦ 101, ⌫ ~~a~~ ⌦ 102 ⌫ ⇨ a 106 ⇦.

🡻 95/93 bod odůvodnění 16 (přizpůsobený)

(29) ~~Opatření pro větší spolupráci při využívání letiště v Gibraltaru byla schválena v Londýně dne 2. prosince 1987 Španělským královstvím a Spojeným královstvím ve společném prohlášení ministrů zahraničních věcí těchto dvou zemí. a tento režim se~~

~~dosud nestal použitelným.~~ ⌦ Prohlášení ministrů o letišti v Gibraltaru, dohodnuté během prvního ministerského zasedání fóra pro dialog o Gibraltaru dne 18. září 2006 v Córdobě, nahradí společné prohlášení o letišti na Gibraltaru učiněné dne 2. prosince 1987 v Londýně a plné dodržování tohoto ministerského prohlášení bude považováno za dodržování prohlášení z roku 1987. ⌫

⇩ nový

(30) Komisi by měla být svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci podle článku 290 Smlouvy o fungování Evropské unie za účelem stanovení metodiky pro vypracování analýzy kapacity a poptávky. Je obzvláště důležité, aby Komise v průběhu svých přípravných prací vedla příslušné konzultace, mimo jiné na odborné úrovni.

(31) Je třeba, aby Komise při přípravě a vypracování aktů v přenesené pravomoci dbala na to, aby příslušné dokumenty byly současně, včas a vhodným způsobem předávány Evropskému parlamentu a Radě.

(32) V zájmu zajištění jednotného provádění tohoto nařízení je třeba svěřit Komisi prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí[17].

(33) Pro přijímání prováděcích aktů týkajících se vytvoření evropského koordinátora, vzoru výroční zprávy o činnosti koordinátora a letištního zprostředkovatele a rozhodnutí o tom, že jeden nebo více členských států musí přijmout opatření pro nápravu diskriminačního přístupu třetí země vůči leteckým dopravcům Unie, by se měl použít přezkumný postup.

(34) Komise by měla v souladu s přezkumným postupem přijmout okamžitě použitelné prováděcí akty, pokud to v řádně odůvodněných případech, kdy je nezbytné zajistit kontinuitu historických letištních časů, vyžadují důvody krajní naléhavosti.

🡻 95/93 bod odůvodnění 17

(35) Toto nařízení by mělo být přezkoumáno po stanovené době používání za účelem posouzení jeho funkčnosti.

⇩ nový

(36) Vzhledem k tomu, že cílů opatření – tedy jednotnějšího uplatňování právních předpisů Unie týkajících se letištních časů – nelze uspokojivě dosáhnout na úrovni členských

[17] Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

států, a vzhledem k významu přeshraničního rozměru letecké dopravy jich lze lépe dosáhnout na úrovni Unie, může EU přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů,

---

↓ 95/93 (přizpůsobený)

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

⌦ Oblast působnosti a definice ⌫

Článek 1

Oblast působnosti

↓ 793/2004 čl. 1 bod 1 (přizpůsobený)

1. Toto nařízení se vztahuje na letiště ~~Společenství~~ ⌦ Evropské unie ⌫.

↓ 95/93 (přizpůsobený)

2. Toto nařízení ~~směrnice~~ se použije pro letiště Gibraltar, aniž jsou dotčeny právní postoje Španělského království a Spojeného království ⌦ Velké Británie a Severního Irska ⌫ ve sporech o suverenitu nad územím, kde se letiště nachází.

~~3. Použitelnost této směrnice pro letiště v Gibraltaru se pozastavuje, dokud nebude zaveden režim stanovený ve společném prohlášení ministrů zahraničních věcí Španělského království a Spojeného království ze dne 2. prosince 1987. Vlády Španělska a Spojeného království budou Radu o tomto datu informovat.~~

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se:

↓ 793/2004 čl. 1 bod 2 písm. a)

~~a~~1) „letištním časem“ rozumí povolení, které vydal koordinátor v souladu s tímto nařízením, k užívání veškeré letištní infrastruktury, která je nezbytná k provozu

letecké dopravy na koordinovaném letišti, za účelem přistání nebo odletu v určitý den a čas, který koordinátor přidělil v souladu s tímto nařízením;

~~b~~2) „nově vstupujícím dopravcem“ rozumí:

~~i~~a) letecký dopravce žádající letištní čas jako jednu ze součástí série letištních časů na letišti pro kterýkoli den, přičemž pokud by byla jeho žádost přijata, bude v daný den na daném letišti celkem disponovat méně než pěti letištními časy, nebo

---

↓ 793/2004 čl. 1 bod 2 písm. a) (přizpůsobený)
⇨ nový

~~ii~~b) letecký dopravce, který žádá série letištních časů pro pravidelnou osobní dopravu bez mezipřistání mezi dvěma letišti ~~Společenství~~ ⌦ Evropské unie ⌫, kde nejvýše dva jiní letečtí dopravci provozují stejnou dopravu bez mezipřistání mezi těmito letišti ~~nebo letištními systémy~~ v daný den, přičemž pokud by byla jeho žádost přijata, bude ~~přesto~~ disponovat méně než ~~pěti~~ ⇨ devíti ⇦ letištními časy na daném letišti v daný den pro danou dopravu bez mezipřistání. ~~nebo~~

~~iii) letecký dopravce žádající série letištních časů na letišti pro pravidelnou osobní dopravu bez mezipřistání mezi tímto letištěm a regionálním letištěm, kde žádný jiný letecký dopravce neprovozuje přímou pravidelnou osobní dopravu mezi těmito letišti nebo letištními systémy v daný den, přičemž si je vědom, že pokud bude jeho žádost přijata, bude přesto disponovat méně než pěti letištními časy na daném letišti v daný den pro danou dopravu bez mezipřistání.~~

Letecký dopravce, který ⇨ společně se svou mateřskou společností, svými vlastními dceřinými společnostmi nebo s dceřinými společnostmi své mateřské společnosti ⇦ disponuje více než ⇨ 10 ⇦ ~~5~~ % všech letištních časů, které jsou pro daný den na určitém letišti ⇨ přiděleny, ⇦ ~~k dispozici, nebo více než 4 % všech letištních časů, které jsou pro daný den k dispozici v letištním systému, jehož je letiště součástí,~~ se nepovažuje za dopravce nově vstupujícího na dané letiště.~~:~~

⇩ nový

Letecký dopravce, který ve smyslu článku 13 letištní časy, jež získal jako nově vstupující dopravce, převedl jinému leteckému dopravci na témže letišti, aby na tomto letišti mohl opětovně využívat postavení nově vstupujícího dopravce, se na tomto letišti za nově vstupujícího dopravce nepovažuje;

↓ 95/93
⇨ nový

~~e)~~ ~~„přímou dopravou“ rozumí doprava mezi dvěma letišti včetně mezipřistání týmž letadlem a pod stejným číslem letu;~~

~~d~~3) „obdobím letového řádu ~~plánovacím obdobím~~“ rozumí letní nebo zimní období, jak je používáno v letových řádech leteckých dopravců ⇨ v souladu s celosvětovými pravidly a zásadami stanovenými v odvětví letecké dopravy ⇦ ;

↓ 95/93 (přizpůsobený)

~~e~~4) „leteckým dopravcem ~~Společenství~~ ⌦ Unie ⌫“ rozumí letecký dopravce s platnou provozní licencí vydanou členským státem v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008;

↓ 793/2004 čl. 1 bod 2 písm. b) (přizpůsobený)
⇨ nový

~~f~~5) ~~i)~~ „leteckým dopravcem“ rozumí podnik letecké dopravy, který má nejpozději k 31. lednu pro následující letní období letového řádu nebo k 31. srpnu pro následující zimní období letového řádu platnou provozní licenci nebo obdobné povolení. Pro účel článků ~~4~~5, ~~8~~9, ~~8a~~10 ⇨ , 11 ⇦ a ~~10~~13 zahrnuje definice leteckého dopravce rovněž provozovatele letecké dopravy pro vlastní potřebu~~, pokud provozují dopravu podle letového řádu~~; pro účely článků 7, 17 a ~~14~~18 zahrnuje definice leteckého dopravce rovněž veškeré provozovatele civilních letadel;

↓ 793/2004 čl. 1 bod 2 písm. b)

~~ii~~6) „skupinou leteckých dopravců“ rozumí dva nebo více leteckých dopravců, kteří provádějí za účelem provozování určité letecké dopravní služby společný provoz, provoz na základě koncese nebo společné označování linek;

⇩ nový

7) „poskytovatelem letových navigačních služeb“ rozumí poskytovatel letových navigačních služeb ve smyslu čl. 2 odst. 5 nařízení (ES) č. 549/2004[18];

---

[18] Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

8) „poskytovatelem služeb pozemního odbavování“ rozumí každý poskytovatel služeb pozemního odbavování ve smyslu článku […] nařízení č. […] (o službách pozemního odbavování) nebo každý uživatel letiště ve smyslu článku […] nařízení č. […] (o službách pozemního odbavování) provádějící pozemní odbavování vlastními silami ve smyslu článku […] nařízení č. […] (o službách pozemního odbavování);

9) „síťovým letištěm“ rozumí letiště, které netrpí provozním přetížením, ale které v případě náhlého a výrazného zvýšení objemu dopravy nebo náhlého a výrazného snížení své kapacity může ovlivnit fungování evropské sítě uspořádání letového provozu (dále jen „síť“) v souladu s článkem 6 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004[19];

↓ 793/2004 čl. 1 bod 2 písm. c)

i10) „letištěm s plánovaným provozem“ rozumí letiště, kde v určitých obdobích dne, týdne nebo roku může vzniknout provozní přetížení, které může být řešeno dobrovolnou spoluprací mezi leteckými dopravci, a kde byl určen letištní zprostředkovatel, aby usnadnil provoz leteckých dopravců, kteří na tomto letišti provozují nebo hodlají provozovat služby;

↓ 793/2004 čl. 1 bod 2 písm. b)

g11) „koordinovaným letištěm“ rozumí letiště, kde je pro uskutečnění přistání nebo vzletu nezbytné, aby letecký dopravce nebo jiný provozovatel letadla měl koordinátorem přidělený letištní čas s výjimkou státních letů, nouzových přistání a humanitárních letů;

↓ 95/93

~~h) „letištním systémem“ rozumí dvě nebo více letišť seskupených k obsluze jednoho města nebo aglomerace, jako je uvedeno v příloze II nařízení (EHS) č. 2408/92;~~

↓ 793/2004 čl. 1 bod 2 písm. c) (přizpůsobený)
⇨ nový

i12) „řídícím orgánem letiště“ rozumí orgán, který ve spojení s ostatními činnostmi nebo jinak má podle vnitrostátních právních nebo správních předpisů za úkol spravovat a řídit letištní zařízení a koordinovat a kontrolovat činnosti jednotlivých provozovatelů přítomných na letišti ~~nebo činných v rámci dotčeného letištního systému~~;

---

[19] Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.

~~k~~13) „sérií letištních časů“ rozumí alespoň ⇨ 15 ⇦ ~~pět~~ letištních časů pro ⇨ letní ⇦ ~~,~~ ~~které jsou ve stejném~~ období letového řádu ⇨ a 10 letištních časů pro zimní období letového řádu, ⇦ ⌦ které jsou požadovány ⌫ pro stejnou dobu ve stejný den v týdnu ⇨ pro týdny jdoucí po sobě ⇦ ~~pravidelně požadovány~~ a ⌦ koordinátorem ⌫ ⌦ na tomto základě ⌫ přidělovány, nebo pokud to není možné, přidělovány přibližně ve stejný čas;

⇩ 793/2004 čl. 1 bod 2 písm. c)

~~l~~14) „leteckou dopravou pro vlastní potřebu“ rozumí úsek všeobecného letectví, který se vztahuje na provozování nebo užívání letadel pro přepravu cestujících nebo zboží jako pomocné činnosti podnikání, přičemž jde o provoz letadel, který není obecně považován za přístupný pro veřejnost a jejichž piloty jsou osoby, které mají alespoň platný průkaz způsobilosti obchodního pilota s přístrojovou kvalifikací;

⇩ 793/2004 čl. 1 bod 2 písm. c) (přizpůsobený)
⇨ nový

~~m~~15) „koordinačními parametry“ z provozního hlediska rozumí výraz pro veškerou kapacitu dostupnou na letišti pro přidělení letištních časů během každého ~~koordinačního~~ období ⌦ letového řádu ⌫ ⇨ a provozní pravidla ohledně využití kapacity ⇦ , přičemž tyto parametry odrážejí všechny technické, provozní a environmentální ~~ekologické~~ faktory, které mají vliv na výkonnost letištní infrastruktury~~u~~ a její jednotlivé podsystémy.

⇩ nový

16) „letovým plánem“ rozumí specifické informace o plánovaném letu nebo části letu letadla poskytnuté stanovišti letových provozních služeb;

17) „pravidelnými leteckými službami“ rozumí série letů, která má vlastnosti definované v čl. 2 bodu 16 nařízení (ES) č. 1008/2008;

18) „programovanou nepravidelnou leteckou službou“ rozumí série letů, která nesplňuje všechny podmínky čl. 2 bodu 16 nařízení (ES) č. 1008/2008, která je však provozována s takovou pravidelností nebo četností, že tvoří zřejmou systematickou řadu;

19) „manažerem struktury vzdušného prostoru“ rozumí subjekt vytvořený na základě článku 6 nařízení (ES) č. 551/2004;

20) „orgánem pro kontrolu výkonnosti“ rozumí subjekt vytvořený na základě článku 11 nařízení (ES) č. 549/2004;

21) „vnitrostátním dozorovým orgánem“ rozumí subjekt nebo subjekty určené nebo zřízené členskými státy k výkonu funkce vnitrostátního orgánu v souladu s článkem 4 nařízení (ES) č. 549/2004.

↓ 95/93 (přizpůsobený)
⇨ nový

⌦ Určení letišť ⌫

Článek 3

Podmínky pro koordinaci ⇨ nebo plánování provozu ⇦ ⌦ na ⌫ **letišt~~ě~~i**

↓ 793/2004 čl. 1 bod 3 písm. a) (přizpůsobený)

1. ⌦Členské státy nejsou povinny⌫ určit kterékoli letiště jako letiště s plánovaným provozem nebo koordinované letiště, s výjimkou případů, kdy se postupuje v souladu s ustanoveními tohoto článku.

⌦Členské státy nemohou určit ⌫ ~~neurčí~~ žádné letiště jako koordinované letiště jinak než podle odstavce 3.

↓ 95/93
→1 793/2004 čl. 1 bod 3 písm. b)

2. Členský stát však může stanovit, že kterékoli letiště je určeno jako →1 letiště s plánovaným provozem ←, pokud jsou dodrženy zásady transparentnosti, neutrality a nediskriminace.

↓ 793/2004 čl. 1 bod 3 písm. c)
⇨ nový

3. Příslušný členský stát zajistí, aby na letišti, které nemá určeno postavení, ⇨ na letišti, jež je součástí evropské sítě uspořádání letového provozu (dále jen „síť“) ⇦, nebo na letišti s plánovaným provozem řídící orgán tohoto letiště nebo jiný příslušný orgán provedl řádnou analýzu kapacity ⇨ a poptávky ⇦ , pokud to uvedený členský stát považuje za nezbytné nebo do šesti měsíců:

i) na základě písemné žádosti leteckých dopravců, kteří zastupují více než polovinu provozu letiště, nebo řídícího orgánu letiště, jestliže považují kapacitu za nedostatečnou pro současný nebo plánovaný provoz na určitá období, nebo

↓ 793/2004 čl. 1 bod 3 písm. c) (přizpůsobený)
⇨ nový

ii) na žádost Komise, zejména ~~je-li letiště přístupné pouze leteckým dopravcům, kterým byly přiděleny letištní časy, nebo jestliže letečtí dopravci, a zejména~~ ⌦ pokud ⌫ nově vstupující dopravci, čelí závažným obtížím v zajištění možnosti přistání nebo vzletů na dotčeném letišti ⇨ nebo pokud to manažer struktury vzdušného prostoru považuje za nezbytné pro zajištění soudržnosti provozního plánu letiště s operačním plánem sítě v souladu s čl. 6 odst. 7 nařízení Komise (EU) č. 677/2011[20] ⇦ .

↓ 793/2004 čl. 1 bod 3 písm. c)

Tato analýza~~, která je založená na obecně uznávaných postupech,~~ by měla určit nedostatky v kapacitě, přičemž zohlední environmentální omezení dotčeného letiště. Analýza zváží možnosti překonání zjištěných nedostatků pomocí nové nebo upravené infrastruktury, provozních nebo jiných změn a zváží i předpokládaný časový harmonogram pro vyřešení těchto obtíží.

⇩ nový

Analýza vychází z metodiky vypracované Komisí prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci v souladu s článkem 15 tohoto nařízení. Metodika zohledňuje požadavky operačního plánu sítě uvedené v příloze V nařízení (EU) č. 677/2011.

↓ 793/2004 čl. 1 bod 3 písm. c) (přizpůsobený)
⇨ nový

Analýza je aktualizována, p~~P~~pokud se použije odstavec ~~5~~6 ~~nebo~~, pokud změny na letišti podstatně ovlivňují kapacitu letiště a způsob jejího využívání, ~~je analýza aktualizována~~ ⇨ nebo na žádost koordinačního výboru, členského státu nebo Komise ⇦. Analýza a způsob jejího provedení jsou k dispozici zúčastněným stranám, které si analýzu vyžádaly, a na požádání i ostatním dotčeným stranám. Zároveň se analýza předává Komisi.

↓ 793/2004 čl. 1 bod 3 písm. d)

4. Na základě analýzy členský stát projedná stav kapacity na letišti s řídícím orgánem letiště, leteckými dopravci, kteří pravidelně užívají letiště, jejich zastupujícími organizacemi,

[20] Úř. věst. L 185, 15.7.2011, s. 1.

zástupci všeobecného letectví, kteří pravidelně užívají letiště, a orgány řízení letového provozu.

⇩ nový

5. Komise může manažera struktury vzdušného prostoru požádat o vydání stanoviska ke způsobu, jímž je kapacita určena ve vztahu k potřebám fungování sítě. Komise může předložit doporučení. Členský stát veškerá rozhodnutí, která se těmito doporučeními neřídí, odůvodní. Rozhodnutí se sdělí Komisi.

🡻 793/2004 čl. 1 bod 3 písm. d)
⇨ nový

~~5~~6. Pokud u jednoho nebo více období letového řádu vyvstanou kapacitní obtíže, zajistí členský stát, aby letiště bylo pro tato období určeno jako koordinované, ale pouze když:

a) je povaha nedostatků natolik závažná, že na letišti nelze zabránit podstatným zpožděním, a

b) není žádná možnost v krátké době tyto obtíže vyřešit.

~~6~~7. Odchylně od odst.~~avce~~ ~~5~~6 písm. b) může členský stát ve výjimečných případech určit takto dotčené letiště na danou dobu ⇨ , která může být kratší než období letového řádu, ⇦ jako koordinované.

⇩ nový

Odchylně od odstavců 3, 4, 5 a 6 může členský stát v naléhavých případech určit takto dotčené letiště na danou dobu jako koordinované.

8. Pokud aktualizovaná analýza kapacity a poptávky na koordinovaném letišti nebo na letišti s plánovaným provozem prokáže, že je na tomto letišti dosaženo dostatečné kapacity pro současný nebo plánovaný provoz, změní členský stát po konzultaci se subjekty uvedenými v odstavci 4 jeho určení na letiště s plánovaným provozem nebo na letiště, které nemá určeno postavení.

🡻 95/93
➔1 793/2004 čl. 1 bod 3 písm. e)

➔1 ~~7.~~ ←~~Pokud je kapacita pro skutečný nebo plánovaný provoz na na koordinovaném letišti dostatečná, je jeho určení~~ ➔1 ~~jako koordinovaného letiště~~ ←~~zrušeno.~~

⇩ nový

9. Na žádost Komise, jež může jednat z vlastní iniciativy nebo z iniciativy manažera struktury vzdušného prostoru, a po konzultaci se subjekty uvedenými v odstavci 4, dbá členský stát na to, aby letiště, které nemá určeno postavení, bylo určeno jako síťové letiště. Rozhodnutí se sdělí Komisi. Pokud má Komise za to, že letiště již pro síť není významné, členský stát po konzultaci se subjekty uvedenými v odstavci 4 změní jeho určení na letiště, které nemá určeno postavení.

10. Pokud je přijato rozhodnutí podle odstavců 6, 8 nebo 9, sdělí je členský stát subjektům uvedeným v odstavci 4 nejpozději 1. dubna pro zimní období letového řádu a nejpozději 1. září pro letní období letového řádu.

🡻 793/2004 čl. 1 bod 5
⇨ nový

Článek ~~6~~ 4

Koordinační parametry

1. Příslušný členský stát zajistí na koordinovaném letišti ⇨ nebo na letišti s plánovaným provozem ⇦ dvakrát ročně stanovení ⇨ koordinačních ⇦ parametrů ~~pro přidělování letištních časů~~, přičemž bere v úvahu všechna významná technická, provozní ⇨, výkonnostní ⇦ a environmentální omezení a všechny jejich změny. ⇨Tato omezení se sdělí Komisi. Komise – v případě nutnosti za podpory manažera struktury vzdušného prostoru – omezení přezkoumá a vydá doporučení, jež musí členský stát před určením koordinačních parametrů zohlednit. ⇦

Tato činnost je založena na objektivní analýze možností uspokojení letového provozu, přičemž se zohlední různé typy provozu na letišti, očekávané provozní přetížení vzdušného prostoru během koordinačního období a stav kapacity.

~~3~~2. Před konečným rozhodnutím o ⇨ koordinačních ⇦ parametrech ~~pro přidělení letištních časů~~ je v koordinačním výboru podrobně projednáváno určení parametrů a použitá metodika, jakož i veškeré související změny s cílem zvýšit kapacitu a počet letištních časů dostupných pro přidělení. Zúčastněným stranám se na žádost poskytnou všechny relevantní ~~významné~~ doklady.

⇩ nový

3. Určením koordinačních parametrů nesmí být dotčen neutrální a nediskriminační charakter přidělování letištních časů.

↓ 793/2004 čl. 1 bod 5
⇨ nový

4. Parametry se sdělují koordinátorovi letiště včas před počátečním ~~přidělením~~ ⇨ vložením ⇦ letištních ~~časů~~ časy pro účely konference o letových řádech.

~~2~~5. Pro účely činnosti uvedené v odstavci 1 určí koordinátor, jestliže tak neučiní členský stát, po konzultaci s koordinačním výborem a v souladu se stanovenou kapacitou lhůty pro koordinaci.

↓ 95/93 (přizpůsobený)

⌦ Organizace činností koordinace, plánování provozu a sběru údajů ⌫

Článek ~~4~~ 5

↓ 793/2004 čl. 1 bod 4 písm. a)

Letištní zprostředkovatel a koordinátor

↓ 793/2004 čl. 1 bod 4 písm. b)
⇨ nový

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

⇩ nový

2. Členské státy povzbuzují úzkou spolupráci mezi koordinátory a letištními zprostředkovateli za účelem rozvoje společných projektů na evropské úrovni. Komise v závislosti na stadiu rozpracovanosti těchto projektů, pokroku dosaženého při realizaci jednotného evropského nebe a výsledků hodnotící zprávy uvedené v článku 21 přijímá prováděcí opatření týkající se vytvoření evropského koordinátora. Tato prováděcí opatření se přijímají v souladu s přezkumným postupem stanoveným v čl. 16 odst. 2. Zásady upravující nezávislost koordinátora uvedené v odstavci 3 tohoto článku se obdobně uplatní na evropského koordinátora.

↓ 793/2004 čl. 1 bod 4 písm. b)
⇨ nový

~~2~~3. Členský stát odpovědný za letiště s plánovaným provozem nebo pro koordinované letiště zajistí:

a) aby na letišti s plánovaným provozem letištní zprostředkovatel jednal v souladu s tímto nařízením nezávisle, nestranně, bez diskriminace a transparentním způsobem;

b) ⇨ právní, organizační a rozhodovací ⇦ nezávislost koordinátora na koordinovaném letišti ⇨ na ⇦ ~~tím, že funkčně oddělí koordinátora od~~ každé zúčastněné straně~~y~~, ⇨ členském státu a orgánech na něm závislých, což znamená: ⇦

⇩ nový

i) z právního hlediska: zásadní funkce koordinátora, spočívající ve spravedlivém a nediskriminačním přidělování letištních časů, jsou svěřeny fyzické nebo právnické osobě, která sama není poskytovatelem služeb na dotčeném letišti, leteckou společností provozující tratě z tohoto letiště ani řídícím orgánem dotčeného letiště;

ii) z organizačního a rozhodovacího hlediska: koordinátor jedná samostatně vůči členskému státu, řídícímu orgánu letiště, poskytovatelům služeb, leteckým společnostem provozujícím tratě z dotčeného letiště, nepřijímá od nich pokyny a s výjimkou členského státu nemá povinnost jim předkládat zprávy, není součástí struktur přímo nebo nepřímo pověřených jejich každodenním řízením a disponuje reálnými rozhodovacími pravomocemi, pokud jde o prostředky nezbytné pro výkon jeho funkce. Členské státy dbají na to, aby byly zohledněny profesionální zájmy koordinátora způsobem, jenž mu umožní jednat zcela nezávisle;

↓ 793/2004 čl. 1 bod 4 písm. b) (přizpůsobený)

c) ⌦aby⌫ s~~S~~ystém financování činností koordinátora ~~musí~~ zaruč~~i~~toval nezávislost postavení koordinátora;

~~e~~d) aby koordinátor jednal v souladu s tímto nařízením nezávislým, nestranným, nediskriminačním a transparentním způsobem.

⇩ nový

Financování uvedené v písmeni c) zajišťují letečtí dopravci s operacemi na koordinovaných letištích a letiště způsobem zajišťujícím spravedlivé rozdělení finanční zátěže mezi všechny zúčastněné strany a bránícím tomu, aby financování z velké části záviselo na jediné zúčastněné straně. Členské státy dbají na to, aby měl koordinátor stále k dispozici nezbytné

zdroje – finanční, personální, technické a materiální –, jakož i odborné znalosti pro výkon své činnosti;

↓ 793/2004 čl. 1 bod 4 písm. b) (přizpůsobený)

~~3~~4. Letištní zprostředkovatel a koordinátor se účastní takových mezinárodních konferencí leteckých dopravců o letových řádech, které jsou povoleny právem ~~Společenství~~ ⌦ Unie ⌫ .

↓ 793/2004 čl. 1 bod 4 písm. b)
⇨ nový

~~4~~5. Letištní zprostředkovatel poskytuje leteckým dopravcům rady a doporučuje jim náhradní časy příletu nebo odletu v případě očekávaného přetížení provozu letiště.

~~5~~6. Koordinátor je jedinou osobou příslušnou pro přidělování letištních časů. Přiděluje letištní časy v souladu s tímto nařízením a dbá na to ~~činí opatření~~, aby v naléhavých případech mohly být letištní časy přiděleny i mimo pracovní dobu.

~~6~~7. Letištní zprostředkovatel sleduje soulad provozu leteckých dopravců s doporučenými letovými řády.

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

~~7.~~ Všichni letečtí zprostředkovatelé a koordinátoři spolupracují při zjišťování nesrovnalostí v letových řádech ⇨ a vyzývají letecké dopravce, aby je odstranili ⇦ .

↓ 793/2004 čl. 1 bod 4 písm. b) (přizpůsobený)
⇨ nový

Článek 6

⌦ Transparentnost činností koordinace a plánování provozu ⌫

1. Koordinátor ⇨ nebo letištní zprostředkovatel na konci každého období letového řádu ⇦ ~~na žádost~~ předává dotyčným členským státům a Komisi ~~výroční~~ zprávu o činnosti, ⇨ představující obecnou situaci v oblasti přidělování letištních časů a/nebo plánování provozu. Zpráva se týká⇦ ~~která se~~ zejména ~~týká~~ uplatňování ⌦ čl. ⌫ ⇨ 9 odst. 5 a článků ⇦~~8a~~13 ~~14~~ a 18 a všech stížností podaných koordinačnímu výboru, které se vztahují k použití článků ~~8~~9 a 10, a opatření k jejich řešení. ⇨Zpráva obsahuje rovněž výsledky šetření ohledně kvality služeb poskytovaných koordinátorem, provedeného mezi zúčastněnými stranami. ⇦

⇩ nový

2. Komise může přijmout vzor zprávy o činnosti uvedené v odstavci 1. Tento prováděcí akt se přijímá v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 16 odst. 2.

🡻 95/93
→1 793/2004 čl. 1 bod 4 písm. c)

→1 ~~8. 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~~: ←

⇩ nový

3. Koordinátor udržuje aktualizovanou databázi s bezplatným přístupem, obsahující tyto informace:

🡻 95/93

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

🡻 95/93 (přizpůsobený)

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

🡻 95/93
⇨ nový

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 ⇨ ve vztahu ke každému typu omezení zohledněnému v koordinačních parametrech. Databáze musí leteckým dopravcům umožňovat ověření dostupnosti letištních časů odpovídajících jejich požadavkům ⇦;

⇩ nový

e) převedené nebo vyměněné letištní časy s uvedením totožnosti dotčených leteckých dopravců a skutečnosti, zda k převodu nebo výměně došlo za peněžní nebo jinou náhradu. Souhrnné údaje o peněžních náhradách se každoročně zveřejňují;

🡻 95/93
⇨ nový

~~e~~f) veškeré informace o ~~kritériích používaných při přidělování~~ ⇨ koordinačních parametrech ⇦ .

⇩ nový

Tyto informace jsou soustavně aktualizovány. Na konci každého období letového řádu koordinátor zajistí zveřejnění zprávy o činnosti uvedené v odstavci 1.

4. Koordinátor zajišťuje uchování údajů a jejich přístupnost po dobu nejméně pěti po sobě jdoucích odpovídajících období letového řádu.

🡻 793/2004 čl. 1 bod 4 písm. d)

~~9. Informace uvedené v odstavci 8 jsou poskytnuty nejpozději v době dané konference o letových řádech nebo případně v průběhu konference a po ní. Na žádost poskytne koordinátor tyto informace v souhrnné podobě. Za náklady na poskytnutí těchto souhrnných informací může být účtován poplatek.~~

🡻 793/2004 čl. 1 bod 4 písm. e) (přizpůsobený)
⇨ nový

~~10~~5. Pokud jsou dostupné příslušné a obecně přijímané normy, které se vztahují na ⇨ formát ⇦ informac~~e~~í o letových řádech, použije je letištní zprostředkovatel, koordinátor a letečtí dopravci za předpokladu, že jsou v souladu s právem ~~Společenství~~ ⌦ Unie ⌫ .

🡻 793/2004 čl. 1 bod 5
⇨ nový

Článek 7

Informace pro letištní zprostředkovatele a koordinátory

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

↓ 793/2004 čl. 1 bod písm. 5 (přizpůsobený) ⇨ nový

U všech ostatních letišť bez zvláštního postavení ⇨ letečtí dopravci, kteří na letišti provozují nebo hodlají provozovat dopravu, ⇦ ~~poskytne~~ řídící orgán letiště ⇨ , poskytovatelé služeb pozemního odbavování a poskytovatelé letových navigačních služeb ⇦ ⌦ poskytnou ⌫ na žádost koordinátora veškeré dostupné informace o plánovaných službách leteckých dopravců.

⇩ nový

Na žádost manažera struktury vzdušného prostoru mu letištní zprostředkovatel nebo koordinátor předá veškeré informace uvedené v tomto odstavci.

↓ 793/2004 čl. 1 bod 5 ⇨ nový

2. Jestliže letecký dopravce neposkytne informace podle odstavce 1 a dostatečně neprokáže existenci polehčujících okolností, nebo poskytne nesprávné nebo klamavé informace, nevezme koordinátor v úvahu žádost nebo žádosti o přidělení letištního času leteckého dopravce, kterého se chybějící, nesprávné nebo klamavé informace týkají. ⇨ Odebere série letištních časů, pokud již byly přiděleny, a/nebo doporučí uplatnění sankcí příslušným orgánem podle vnitrostátního práva. ⇦ Koordinátor poskytne takovému leteckému dopravci příležitost, aby předložil své připomínky.

3. Letištní zprostředkovatel nebo koordinátor, řídící orgán letiště a orgány řízení letového provozu si vyměňují veškeré informace, které jsou nezbytné pro výkon jejich povinností, včetně letových údajů a letištních časů ⇨ , zejména za účelem zajištění uplatňování článku 17 ⇦ .

↓ 793/2004 čl. 1 bod 5 (přizpůsobený) ⇨ nový

Článek ~~5~~ 8

Koordinační výbor

1. Členský stát zajistí, aby byl na koordinovaném letišti zřízen koordinační výbor. Stejný koordinační výbor může být určen pro více než jedno letiště. Účast ve výboru je otevřena přinejmenším leteckým dopravcům, kteří pravidelně užívají dotyčné letiště nebo dotyčná letiště, jejich zastupujícím organizacím, řídícímu orgánu letiště, příslušným orgánům řízení letového provozu, ~~a~~ zástupcům všeobecného letectví, kteří letiště pravidelně užívají ⇨ , manažerovi struktury vzdušného prostoru, orgánu pro kontrolu výkonnosti a vnitrostátnímu dozorovému orgánu dotčeného členského státu ⇦ .

↓ 793/2004 čl. 1 bod 5 ⇨ nový

Úkolem koordinačního výboru je:

a) navrhovat nebo doporučovat koordinátorovi nebo členskému státu stanoviska:

i) k možnostem zvýšení kapacity letiště určeného v souladu s článkem 3 nebo zlepšení jeho využívání;

ii) ke koordinačním parametrům, které mají být určeny v souladu s článkem ~~6~~4;

iii) ke způsobům sledování využití přidělených letištních časů;

iv) k místním zásadám ~~pro přidělování letištních časů nebo sledování využití přidělených letištních časů, přičemž se mimo jiné zohlední ekologická omezení~~ podle čl. ~~8~~9 odst. ~~5~~8;

v) ⇨ k faktorům ovlivňujícím ⇦ ~~zlepšení~~ dopravní~~ch~~ podmín~~e~~k~~y~~ převažující~~ch~~ na dotyčném letišti;

vi) k vážným potížím pro nově vstupující dopravce podle článku čl. ~~10~~9 odst. ~~9~~6;

vii) ke všem otázkám, které se vztahují ke kapacitě letiště ⇨ , zejména ve vztahu k realizaci jednotného evropského nebe a fungování sítě ⇦ ;

⇩ nový

b) poskytovat orgánu pro kontrolu výkonnosti a vnitrostátnímu dozorovému orgánu stanoviska ohledně vztahu mezi koordinačními parametry a klíčovými ukazateli

výkonnosti navrženými poskytovatelům letových navigačních služeb, jak je definuje nařízení Komise (EU) č. 691/2010.

↓ 793/2004 čl. 1 bod 5
⇨ nový

~~b~~c) působit mezi všemi dotčenými stranami jako zprostředkovatel řešení stížností, které se týkají přidělování letištních časů podle článku ~~11~~19.

2. Zástupci členského státu a koordinátor jsou zváni na schůzky koordinačního výboru jako pozorovatelé. ⇨ Těchto schůzek se na svou žádost může účastnit Komise. ⇦

3. Koordinační výbor vypracuje jednací řád, který se mimo jiné vztahuje na účast, volby, četnost schůzek a jednací jazyk nebo jazyky.

Každý člen koordinačního výboru může navrhovat místní zásady pro řízení ve smyslu čl. ~~8~~9 odst. ~~5~~8. Koordinační výbor ~~projedná~~ na žádost koordinátora navrhované místní zásady projedná ~~pro přidělování letištních časů a navrhované zásady pro kontrolu užívání přidělených letištních časů~~. Zpráva o práci koordinačního výboru je zasílána dotčenému členskému státu spolu s uvedením jednotlivých názorů vyjádřených ve výboru. ⇨ Tato zpráva se rovněž předá orgánu pro kontrolu výkonnosti a manažerovi struktury vzdušného prostoru. ⇦

↓ 95/93 (přizpůsobený)

⌦Přidělování letištních časů ⌫

↓ 793/2004 čl. 1 bod 6 (přizpůsobený)
⇨ nový

Článek ~~10~~9

Fond letištních časů

1. Koordinátor sestaví fond, který obsahuje všechny letištní časy~~, které nebyly přiděleny na základě čl. 8 odst. 2 a 4~~. Do fondu se umístí veškerá kapacita nových letištních časů určená podle čl. 3 odst. 3.

~~2. Série letištních časů, která je přidělena leteckému dopravci pro pravidelnou nebo programovanou nepravidelnou leteckou dopravu, neopravňuje tohoto leteckého dopravce ke stejné sérii letištních časů pro příští odpovídající období letového řádu, jestliže letecký dopravce koordinátorovi uspokojivě neprokáže, že s jeho povolením využil alespoň 80% z těchto letištních časů během období letového řádu, pro které byly přiděleny.~~

~~6~~2. Aniž je dotčen čl. ~~8~~10 odst. 2 ⇨ a 3 ⇦ tohoto nařízení a aniž je dotčen čl. 19 odst. 2 nařízení (ES) č. 1008/2008, jsou letištní časy umístěné ve fondu rozdělovány mezi žádající letecké dopravce. 50 % těchto letištních časů je nejprve přiděleno nově vstupujícím dopravc~~i~~ům, ledaže jsou žádosti nově vstupujících dopravců nižší než 50 %. ⇨ Upřednostnění nově vstupujících dopravců je dodržováno po celou dobu letového řádu. ⇦ Koordinátor projedná požadavky nově vstupujících a ostatních dopravců nestranně a v souladu s koordinačními lhůtami každého dne letového řádu.

Z požadavků nově vstupujících dopravců jsou upřednostněni letečtí dopravci, kteří splňují podmínky pro postavení nově vstupujících dopravců podle čl. 2 ~~písm.~~ ⇨ bodu ⇦ ~~b~~2) ⇨ písm. ⇦ ~~i) a~~ ~~ii~~b) ~~nebo čl. 2 písm. b) bodu i) a iii).~~

↓ 793/2004 čl. 1 bod 5

3. Aniž je dotčen čl. 10 odst. 2, pokud nemůže být všem požadavkům na letištní časy dotčených leteckých dopravců vyhověno, upřednostní se obchodní letecká doprava, a zejména pravidelná letecká doprava a programovaná nepravidelná letecká doprava. V případě konkurujících požadavků ve stejné kategorii letecké dopravy je upřednostněn celoroční letecký provoz.

↓ 793/2004 čl. 1 bod 6 (přizpůsobený)
⇨ nový

~~7~~4. Nově vstupující dopravce, kterému byla nabídnuta série letištních časů do jedné hodiny před nebo po požadovaném čase a který tuto nabídku nepřijal, nemá pro ⇨ pro tuto sérii během tohoto ⇦ ~~toto~~ období letového řádu nadále postavení nově vstupujícího dopravce.

~~8~~5. Pro služby provozované skupinou leteckých dopravců může o potřebné letištní časy žádat jen jeden ze zúčastněných leteckých dopravců. Letecký dopravce provozující tuto službu přebírá odpovědnost za plnění provozního kritéria, které je požadováno ⇨ pro udělení přednosti ⇦ ~~k zachování historických práv~~ podle čl. ~~8~~10 odst. 2.

↓ 793/2004 čl. 1 bod 6 (přizpůsobený)
⇨ nový

Letištní časy přidělené jednomu leteckému dopravci mohou být užity jiným leteckým dopravcem nebo leteckými dopravci, kteří ~~se podílejí na společném provozu~~ ⇨ jsou součástí skupiny leteckých dopravců ⇦ , za předpokladu, že identifikační kód leteckého dopravce, kterému byly letištní časy přiděleny, zůstane pro účely koordinace a kontroly přidělen společnému letu. Po ukončení společného provozu zůstávají takto užívané letištní časy leteckému dopravci, kterému byly původně přiděleny. Letečtí dopravci ~~účastníci se společného provozu~~ ⌦ , kteří jsou součástí skupiny ⌫, informují koordinátory o ~~podrobnostech tohoto provozu před jeho zahájením~~ o těchto operacích ⇨ , které nesmějí být zahájeny předtím, než je koordinátoři výslovně potvrdí ⇦ .

⇩ nový

Pokud sérii letištních časů přidělenou leteckému dopravci využívá jiný letecký dopravce jinak než za podmínek stanovených tímto odstavcem, koordinátor po vyslechnutí dotčených dopravců sérii stáhne a vrátí ji do fondu.

🡻 793/2004 čl. 1 bod 6

~~9~~6. Jestliže nově vstupující dopravce čelí i nadále závažným obtížím, zajistí členský stát svolání schůze letištního koordinačního výboru. Účelem schůze je prozkoumání možností nápravy situace. Na schůzi je přizvána Komise.

🡻 793/2004 čl. 1 bod 5

~~6~~7. Jestliže žádosti o letištní čas nemůže být vyhověno, informuje koordinátor žádajícího leteckého dopravce o důvodech, které k tomu vedly, a uvede nejbližší dostupný letištní čas.

🡻 793/2004 čl. 1 bod 5 (přizpůsobený)
⇨ nový

~~5~~8. Koordinátor rovněž bere v úvahu další ~~pravidla a~~ zásady, které jsou celosvětově nebo v rámci ~~Společenství~~ ⌦ Unie ⌫ stanoveny odvětvím letecké dopravy, jakož i místní zásady, které navrhl koordinační výbor a které 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~~ ⌦ Unie, ⌫ ~~a~~ směřují ke zlepšení účinného užívání kapacity letiště ⇨ a byly předem oznámeny Komisi a Komise je schválila ⇦ . ~~Dotyčný členský stát sdělí tato pravidla Komisi.~~

⇩ nový

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

↓ 793/2004 čl. 1 bod 5 (přizpůsobený)

~~7~~9. Mimo plánované přidělení letištních časů pro období letového řádu se koordinátor snaží vyhovět žádostem podaným na poslední chvíli, které se týkají jednotlivých letištních časů pro veškeré druhy letectví včetně všeobecného letectví. Za tímto účelem mohou být využity letištní časy, které zbývají ve fondu ~~zmíněném v článku 10~~ po jejich rozdělení mezi žádající letecké dopravce, jakož i letištní časy, které byly uvolněny na poslední chvíli.

Článek ~~8~~10

**⌦ Historické ⌫ ~~Postup při přidělování~~ letištní~~ch~~ časů~~v~~

↓ 793/2004 čl. 1 bod 5

1. Série letištních časů je žádajícím dopravcům přidělována z fondu letištních časů v podobě povolení k užívání letištní infrastruktury za účelem přistání nebo vzletu v období letového řádu, pro které byla série vyžadována a po jehož uplynutí musí být vrácena do fondu letištních časů vytvořeného podle článku ~~10~~9.

↓ 793/2004 čl. 1 bod 5 (přizpůsobený) ⇨ nový

2. Aniž jsou dotčeny články 7, ~~8a, 9, 10 odst. 1~~ 12, 13 a článek ~~14~~17, ~~odstavce 1 tohoto článku se nepoužije,~~ ⇨ udělí se dotčenému leteckému dopravci přednost při přidělování stejné série v odpovídajícím následujícím období letového řádu, pokud o ni požádal ve lhůtě stanovené v čl. 7 odst. 1,⇦ jestliže:

a) série letištních časů byla ⌦ tímto ⌫ leteckým dopravcem využita pro provoz pravidelné a programované nepravidelné letecké dopravy a

b) dotyčný letecký dopravce může koordinátorovi uspokojivě prokázat, že dotčená série letištních časů byla tímto leteckým dopravcem využita alespoň z ~~80~~ ⇨ 85 ⇦ % během období letového řádu, pro který byla přidělena.

~~V takovém případě tato série letištních časů opravňuje dotyčného leteckého dopravce ke stejné sérii letištních časů v příštím odpovídajícím období letového řádu, jestliže o ni tento letecký dopravce požádá ve lhůtě uvedené v čl. 7 odst. 1.~~

~~4~~3. Změnu časového rozvržení série letištních časů před přidělením zbývajících letištních časů z fondu uvedeného v článku 9 jinému žádajícímu leteckému dopravci je možná jen z provozních důvodů ⇨ , například z důvodu změny typu letadla používaného nebo změny tratě provozované leteckým dopravcem ⇦ ~~nebo jestliže by došlo ke zlepšení časového rozvržení letištních časů žádajícího leteckého dopravce oproti původně požadovaném časovému rozvržení~~. Změna nabývá účinku jen po výslovném potvrzení koordinátorem.

↓ 793/2004 čl. 1 bod 6
⇨ nový

~~3~~4. Letištní časy přidělené leteckému dopravci před 31. lednem pro následující letní období letového řádu nebo před 31. srpnem pro následující zimní období letového řádu, které jsou koordinátorovi před těmito daty vráceny k novému přidělení, nejsou brány při výpočtu procenta využití v úvahu ⇨ , pokud letištní časy, jež zůstávají přidělené, představují sérii ve smyslu čl. 2 bodu 13) ⇦ .

⇩ nový

Letištní časy připadající na svátek se začlení do série na následující období letového řádu, aniž by se muselo odůvodňovat jejich nevyužití.

↓ 793/2004 čl. 1 bod 6 (přizpůsobený)
⇨ nový

~~4~~5. Pokud nelze prokázat ~~80~~ ⇨ 85 ⇦% využití série letištních časů, ⇨ přednost podle odstavce 2 se neudělí ⇦ ~~jsou všechny letištní časy tvořící tuto sérii umístěny do fondu letištních časů~~, není -li jejich nevyužití ospravedlněno některým ~~z některého~~ z těchto důvodů:

a) nepředvídatelné a neodvratitelné okolnosti, které nemůže letecký dopravce ovlivnit a které vedou k:

   i) zákazu provozu typu letadel obecně používaného k dané dopravě;

   ii) ⇨ celkovému nebo částečnému ⇦ uzavření letiště nebo vzdušného prostoru;

   iii) závažným narušením provozu na dotyčných letištích včetně sérií letištních časů na jiných letištích ~~Společenství~~ ⌦ Unie ⌫ souvisejících s tratěmi, které jsou během podstatné části dotyčného období letového řádu dotčeny takovým narušením;

b) přerušení letecké dopravy pro jednání, které směřovalo k narušení letecké dopravy ⇨ , například stávku ⇦ , a tím bylo leteckému dopravci fakticky nebo technicky znemožněno ~~leteckému dopravci~~ provozovat dopravu podle plánu;

c) vážná finanční újma dotyčného leteckého dopravce ~~Společenství~~ ⌦ Unie ⌫ a následné udělení dočasné licence příslušnými orgány až do finanční reorganizace leteckého dopravce v souladu s čl. 9 odst. 1 nařízení (ES) č. 1008/2008;

d) soudní řízení týkající se použití článku 12 na tratě, u kterých byl podle článku 16 nařízení (ES) č. 1008/2008 uložen závazek veřejné služby, jehož výsledkem je dočasné pozastavení provozu na těchto tratích.

⇩ nový

Zákaz provozování letecké dopravy v Evropské unii uložený podle nařízení Komise (ES) č. 474/2006[21] nelze přijmout jako odůvodnění toho, že série letištních časů nebyla ve smyslu tohoto odstavce využita.

🡻 793/2004 čl. 1 bod 6

~~5~~6. Na žádost členského státu nebo z vlastního podnětu Komise přezkoumá, jak koordinátor letiště, na které se vztahuje toto nařízení, uplatňuje odstavec ~~4~~5.

Komise přijme rozhodnutí do dvou měsíců od přijetí žádosti postupem podle čl. ~~13~~16 odst. 2.

⇩ nový

7. Pokud podmínky uvedené v odst. 2 písm. a) a b) nejsou splněny, Komise může přesto rozhodnout, aby byla leteckým dopravcům na následující období letového řádu udělena přednost pro přidělení stejných sérií, pokud je to odůvodněno krajní naléhavostí v souvislosti s výjimečnými událostmi, které vyžadují jednotné uplatňování opatření, jež mají být na daných letištích přijata. Komise přijímá nezbytná opatření, která se použijí nejdéle po dobu jednoho období letového řádu. Tyto okamžitě použitelné prováděcí akty přijme v souladu s postupem uvedeným v čl. 16 odst. 3.

🡻 793/2004 čl. 1 bod 5 (přizpůsobený)
⇨ nový

~~*Článek 8b*~~

~~**Vyloučení nároků na kompenzaci**~~

8. ⇨ Přednost ve vztahu k ⇦ ~~Nárok na~~ sérii letištních časů zmíněn~~á~~ v ~~čl. 8~~ odstavci ~~2~~ 2 tohoto článku není důvodem pro vznik nároků na kompenzaci při ~~jejich~~ omezení, vyhrazení nebo zrušení ⇨ této přednosti ⇦ při použití práva ~~Společenství~~ ⌦ Unie ⌫ , zejména pravidel Smlouvy, která se vztahují k letecké dopravě.

---

[21] Úř. věst. L 84, 23.3.2006, s. 14.

⇩ nový

Článek 11

Rezervace letištních časů

1. Řídící orgán koordinovaného letiště může rozhodnout o využití systému letištních poplatků, jehož účelem je odradit letecké dopravce od toho, aby letištní časy vraceli do fondu uvedeného v článku 9 se zpožděním a aby nesli odpovědnost za rezervaci letištní infrastruktury, kterou poté nevyužili. Dodržují se tyto zásady:

a) Před přijetím tohoto rozhodnutí je dodržen postup podle článku 6 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES[22]. Rovněž je konzultován koordinátor. V případě koordinovaných letišť, na něž se nevztahuje čl. 1 odst. 2 směrnice 2009/12/ES, řídící orgán letiště konzultuje koordinační výbor a koordinátora.

b) Tímto rozhodnutím není dotčena nediskriminační a transparentní povaha postupu přidělování letištních časů a systému letištních poplatků.

c) Toto rozhodnutí letecké dopravce neodrazuje od vstupu na trh nebo od rozvoje služeb a omezuje se na pokrytí nákladů, které letišti vznikly v důsledku rezervace letištní kapacity odpovídající letištním časům, které zůstaly nevyužity.

d) Odpovědnost za rezervaci letištní infrastruktury, která nebyla využita, se nevynucuje pro letištní časy, jež byly přiděleny, ale vráceny do fondu před 31. lednem pro následující letní období letového řádu nebo před 31. srpnem pro následující zimní období letového řádu, pro letištní časy připadající na svátky a navrácené do fondu před uvedenými daty, ani pro letištní časy, jejichž nevyužití lze odůvodnit podle čl. 10 odst. 5.

e) Toto rozhodnutí se sdělí koordinátorovi, zúčastněným stranám a Komisi nejméně šest měsíců před začátkem příslušného období letového řádu.

2. Koordinátor sdělí řídícímu orgánu letiště veškeré informace umožňující provedení rozhodnutí uvedeného v odstavci 1.

🡻 793/2004 čl. 1 bod 5

Článek ~~9~~12

Závazky veřejné služby

1. Jestliže se v souladu s článkem 16 nařízení (ES) č. 1008/2008 na trať vztahují závazky veřejné služby, může si na koordinovaném letišti členský stát vyhradit letištní časy požadované pro očekávaný provoz na této trati. Jestliže nejsou vyhrazené letištní časy na dotyčné trati využity, jsou v souladu s odstavcem 2 dány k dispozici jinému leteckému dopravci, který má zájem trať provozovat v souladu se závazky veřejné služby. Nemá-li

[22] Úř. věst. L 70, 14.3.2009, s. 11.

žádný jiný dopravce zájem o provozování tratě a dotyčný členský stát nevyhlásí nabídkové řízení podle čl. 16 odst. 10, čl. 17 odst. 3 až 7 a čl. 18 odst. 1 nařízení (ES) č. 1008/2008, jsou letištní časy buď vyhrazeny pro jinou trať podléhající závazkům veřejné služby, nebo vráceny do fondu.

↓ 793/2004 čl. 1 bod 5 (přizpůsobený)

2. Nabídkové řízení stanovené v čl. 16 odst. 9, v čl. 17 odst. 3, v čl. 17 odst. 7 a v čl. 18 odst. 1 nařízení (ES) č. 1008/2008 se použije pro využití letištních časů uvedených v odstavci 1 ~~výše~~ ⌦ tohoto článku ⌫ v případě, kdy má o obsluhu tratě zájem více než jeden letecký dopravce ~~Společenství~~ ⌦ Unie ⌫ a nebylo mu umožněno získat letištní časy do jedné hodiny před nebo po čase, který požadoval od koordinátora.

↓ 793/2004 čl. 1 bod 5 (přizpůsobený)

⌦Mobilita letištních časů ⌫

Článek ~~8a~~13

~~Mobilita~~ ⌦ Převody a změny ⌫ letištních časů

↓ 793/2004 čl. 1 bod 5
⇨ nový

1. Letištní časy mohou být:

a) leteckým dopravcem převáděny z jedné tratě nebo druhu dopravy na jinou trať nebo jiný druh dopravy, které jsou provozovány stejným leteckým dopravcem;

b) převáděny~~:~~ ⇨mezi dvěma leteckými dopravci, a to za peněžní nebo jinou náhradu nebo bez takové náhrady; ⇦

~~i) mezi mateřskými a dceřinými společnostmi a mezi dceřinými společnostmi stejné mateřské společnosti;~~

~~ii) jako součást získání kontroly nad kapitálem leteckého dopravce;~~

~~iii) v případě celkového nebo částečného převzetí, jestliže jsou letištní časy přímo spojeny s převzatým leteckým dopravcem;~~

c) vyměněny mezi leteckými dopravci způsobem jeden za jeden ⇨ , a to za peněžní nebo jinou náhradu nebo bez takové náhrady ⇦ .

⇩ nový

2. Členský stát zavede transparentní rámec umožňující kontakty mezi leteckými dopravci se zájmem o převod nebo výměnu letištních časů v souladu s právem Unie.

🡻 793/2004 čl. 1 bod 5 (přizpůsobený)
⇨ nový

~~2.~~ Převody nebo výměny uvedené v odstavci 1 se oznámí koordinátorovi a nabývají účinku až po výslovném potvrzení koordinátorem. Koordinátor ~~nepotvrdí~~ převody nebo výměny nepotvrdí, jestliže nejsou v souladu s požadavky tohoto nařízení a jestliže koordinátor není přesvědčen, že:

a) letištní provoz nebude dotčen, přičemž se berou v úvahu všechna technická, provozní ⇨ , výkonnostní ⇦ a ekologická omezení;

b) jsou dodržena všechna omezení uložená podle článku ~~9~~12;

c) převody letištních časů nespadají do oblasti působnosti odstavce 3 ⌦ tohoto článku ⌫.

⇩ nový

V případě převodů nebo výměn uvedených v odst. 1 písm. b) a c) letečtí dopravci sdělí koordinátorovi údaje o případné peněžní nebo jiné náhradě. Údaje o náhradě za převod nebo výměnu jsou důvěrné a koordinátor je sdělí pouze členskému státu, v němž se letiště nachází, nebo Komisi, a to na jejich žádost. Převody nebo výměny nesmějí podléhat podmínkám, jejichž cílem je omezit možnost, aby letecký dopravce, který si přeje získat letištní časy, zahájil hospodářskou soutěž s leteckým dopravcem, který tyto letištní časy převádí nebo vyměňuje.

🡻 793/2004 čl. 1 bod 5

3. Letištní časy přidělené nově vstupujícímu dopravci ve smyslu čl. 2 bodu 2 nesmějí být převáděny podle odst. 1 písm. b) tohoto článku na dobu rovnající se dvěma odpovídajícím obdobím letového řádu vyjma případu, kdy jde o zákonné převzetí činností podniku v úpadku.

Letištní časy přidělené nově vstupujícímu dopravci ve smyslu čl. 2 bodu 2 písm. b) ~~bodu ii) a iii)~~ nesmějí být převáděny na jinou trať podle odst. 1 písm. a) tohoto článku na dobu dvou odpovídajících období letového řádu, pokud s nově vstupujícím dopravcem nebylo zacházeno v souvislosti s novou tratí se stejnou prioritou jako v případě tratě původní.

Letištní časy přidělené nově vstupujícímu dopravci ve smyslu čl. 2 bodu 2 ~~písm. b)~~ smějí být vyměňovány podle odst. 1 písm. c) tohoto článku po dobu dvou odpovídajících období

letového řádu pouze ke zlepšení časového rozvržení letištních časů pro tyto služby ve vztahu k původně požadovanému časovému rozvržení.

↓ 793/2004 čl. 1 bod 5 (přizpůsobený)
⇨ nový

Článek 14

⌦Ustanovení týkající se práva hospodářské soutěže ⌫

Tímto nařízením nejsou dotčeny pravomoci orgánů veřejné moci ~~požadovat~~ ⇨ schvalovat ⇦ ~~převedení~~ převod letištních časů mezi leteckými dopravci a určovat, jak jsou tyto letištní časy přidělovány v souladu s vnitrostátními právními předpisy o hospodářské soutěži nebo články ~~81 nebo 82~~ ⌦ 101, 102 ⌫ ⇨nebo 106 ⇦ Smlouvy nebo nařízením Rady (ES) č. 139/2004[23]. ~~Tyto převody se mohou uskutečnit jen bez peněžní náhrady.~~

↓ 545/2009 čl. 1 odst. 1

~~*Článek 10a*~~

~~Pro účely čl. 12 odst. 2 koordinátoři uznají, že letečtí dopravci mají pro období letního letového řádu 2010 nárok na série letištních časů, které jim byly přiděleny na počátku období letního letového řádu 2009 v souladu s tímto nařízením.~~

⇩ nový

Akty v přenesené pravomoci a výbor

Článek 15

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci udělená Komisi podléhá podmínkám stanoveným v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 3 odst. 3 na konci je svěřena Komisi na dobu neurčitou od vstupu tohoto nařízení v platnost.

---

[23] Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1.

3. Přenesení pravomoci uvedené v čl. 3 odst. 3 na konci může Evropský parlament nebo Rada kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí uvedených v tomto rozhodnutí, které jsou v něm uvedeny. Zrušení nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění tohoto rozhodnutí v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

5. Akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 3 odst. 3 na konci vstoupí v platnost, pouze pokud proti nim Evropský parlament nebo Rada ve lhůtě dvou měsíců od oznámení těchto aktů Evropskému parlamentu a Radě nevysloví námitky, nebo pokud před uplynutím této lhůty Evropský parlament i Rada informují Komisi, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

🡻 793/2004 čl. 1 bod 9

Článek 16

Postup projednávání ve výboru

🡻 793/2004 čl. 1 bod 9
⇨ nový

1. Komisi je nápomocen výbor. ⇨Jedná se o výbor ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011. ⇦

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použij~~e~~íe se ~~články 5 a 7 rozhodnutí Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí~~ ⇨ článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011[24] ⇦ .

~~Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.~~

⇩ nový

Má-li být stanovisko výboru získáno písemným postupem, je tento postup ukončen bez výsledku, pokud tak o tom ve lhůtě stanovené pro vydání stanoviska rozhodne předseda výboru nebo pokud o to požádá většina dvou třetin členů výboru.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 8 nařízení (EU) č. 182/2011 ve spojení s článkem 5.

---

[24] Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

↓ 793/2004 čl. 1 bod 9

~~3~~4. Komise může s výborem konzultovat rovněž jakoukoli jinou záležitost, která se týká uplatňování tohoto nařízení.

~~4. Výbor přijme svůj jednací řád.~~

↓ 793/2004 čl. 1 bod 9 (přizpůsobený)
⇨ nový

⌦Prováděcí opatření⌫

Článek 17

⌦Soulad letištních časů s letovými plány⌫

1. ⇨Letový plán předkládaný leteckým dopravcem obsahuje odkaz na přidělený letištní čas. Manažer struktury vzdušného prostoru ⇦ ~~Příslušné orgány řízení letového provozu mohou~~ odmítn~~ut~~e 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. ⇨Má se za to, že provozovatelé letecké dopravy pro vlastní potřebu nedisponují letištním časem, pokud jsou nuceni provést let mimo rozmezí letištního času a pokud není zpoždění způsobeno letovými navigačními službami. ⇦

⇩ nový

2. Členské státy přijmou opatření nezbytná pro výměnu informací mezi koordinátorem, manažerem struktury vzdušného prostoru, poskytovateli letových navigačních služeb a řídícím orgánem letiště.

↓ 793/2004 čl. 1 bod 9
⇨ nový

Článek ~~14~~18

Uplatňování

~~2~~1. Koordinátor odejme sérii letištních časů prozatímně přidělenou leteckému dopravci, který je ve fázi vzniku, a umístí ji do fondu 31. ledna pro následující letní období letového řádu nebo 31. srpna pro následující zimní období letového řádu, jestliže podnik nemá platnou provozní licenci nebo doklad stejného druhu k tomuto dni nebo jestliže příslušný orgán

vydávající licence ~~povolení~~ neprohlásí, že je pravděpodobné, že provozní licence nebo doklad stejného druhu budou vydány před zahájením dotyčného období letového řádu. ⇨Příslušné orgány vydávající licence koordinátorovi pravidelně sdělují aktualizované informace a v přiměřené lhůtě reagují na jeho žádosti. ⇦

~~3. Koordinátor odejme sérii letištních časů leteckého dopravce, který je obdržel na základě výměny v souladu s čl. 8a odst. 1 písm. c), jestliže nebyly užity k původnímu záměru, a vrátí ji do fondu.~~

~~4~~2. Letečtí dopravci, kteří opakovaně ~~a~~ ⇨ nebo ⇦ úmyslně provozují leteckou dopravu v čase, který se podstatně liší od letištního času přiděleného jako součást série letištních časů, nebo užívají letištní časy podstatně odlišným způsobem, než který byl určen v čase přidělení~~, a tak narušují letištní provoz nebo provoz letecké dopravy,~~ ztratí ⇨ přednost ⇦ ~~postavení~~ podle čl. ~~8~~10 odst. 2. Koordinátor může rozhodnout o odnětí dotyčné série letištních časů pro zbytek období letového řádu ve vztahu k tomuto leteckému dopravci a umístit ji do fondu za podmínky, že se dotyčný letecký dopravce k tomuto vyjádřil a koordinátor jej již jednou varoval. ⇨Pokud letecký dopravce žádá o rovnocenné letištní časy, koordinátor nemá povinnost je přidělit. ⇦

⇩ nový

Členské státy dbají na to, aby koordinátor zavedl účinný systém dohledu nad uplatňováním tohoto odstavce.

🡻 793/2004 čl. 1 bod 9
⇨ nový

~~5~~3. Členské státy zajistí, aby existovaly ⇨ a byly uplatňovány ⇦ účinné, přiměřené a odrazující sankce ~~nebo rovnocenná opatření~~ v případech opakovaného ⇨ nebo ⇦ ~~a~~ úmyslného provozování leteckých služeb ⇨ bez příslušného letištního času nebo ⇦ v časech podstatně se odlišujících od přidělených letištních časů nebo v případech užívání letištních časů podstatně odlišným způsobem, než který byl určen v čase přidělení~~, pokud je tím poškozen letištní provoz nebo provoz letecké dopravy.~~;

⇩ nový

- vrácení letištních časů po 31. lednu pro následující letní období letového řádu nebo po 31. srpnu pro následující zimní období letového řádu nebo ponechání si nevyužitých letištních časů; sankce musí zohledňovat případné využití mechanismu v souladu s článkem 11;

- odmítnutí sdělit koordinátorovi nebo letištnímu zprostředkovateli informace uvedené v článku 7 a 13 nebo sdělení nepravdivých nebo zavádějících informací.

Koordinátor je o uplatňování těchto sankcí řádně informován.

↓ 793/2004 čl. 1 bod 9 ⇨ nový

~~6~~4. Aniž je dotčen čl. 10 odst. ~~4~~5, může koordinátor v případě, že letecký dopravce nemůže dosáhnout mír~~u~~y využití ve výši ⇨ 85 ⇦ ~~80~~ % podle čl. ~~8~~10 odst. 2, tomuto leteckému dopravci odejmout dotyčnou sérii leteckých časů pro zbytek období letového řádu a umístit je do fondu poté, co se k tomu dotyčný leteck~~é~~ý dopravce vyjádří.

Aniž je dotčen čl. 10 odst. ~~4~~5, umístí koordinátor v případě, že po uplynutí doby odpovídající ⇨ 15 ⇦ ~~20~~% doby platnosti série nebyly využity žádné letištní časy z této série letištních časů, dotyčnou sérii letištních časů do fondu po zbytek období letového řádu poté, co se k tomu dotyčný letecký dopravce vyjádří. ⇨Koordinátor může rozhodnout o odejmutí série letištních časů před koncem doby odpovídající 15 % období platnosti série, pokud dopravce neprokáže, že má v úmyslu je využívat. ⇦

↓ 793/2004 čl. 1 bod 7

Článek ~~11~~19

Stížnosti a opravné prostředky

1. Aniž jsou dotčena práva na podání opravných prostředků podle vnitrostátního práva, podávají se stížnosti týkající se použití čl. 7 odst. 2, článků ~~8, 8a a 10~~9, 10, 13 a 17 a čl. ~~14~~18 odst. ~~1 až 4 a 6~~ 1, 2 a 4 koordinačnímu výboru. Do jednoho měsíce po podání stížnosti výbor záležitost prozkoumá, a pokud je to možné, předloží koordinátorovi návrhy řešení problému. Není-li možné nalézt řešení, může příslušný členský stát do dvou měsíců zajistit urovnání prostřednictvím organizace, která zastupuje letecké dopravce nebo letiště, nebo prostřednictvím jiné třetí strany.

2. Členské státy přijmou v souladu s vnitrostátním právem vhodná opatření k ochraně koordinátorů s ohledem na nároky na náhradu škody, které se vztahují k jejich činnostem podle tohoto nařízení, vyjma případů hrubé nedbalosti nebo úmyslného protiprávního jednání.

↓ 95/93

Článek ~~12~~20

↓ 793/2004 čl. 1 bod 8 (přizpůsobený) ⇨ nový

Vztahy se třetími zeměmi

1. ⌦Komise může postupem podle čl. 16 odst. 2 rozhodnout, že členský stát nebo členské státy přijmou opatření, ⌫ ⇨ včetně odejmutí letištních časů, ⇦ ⌦ ve vztahu k leteckému dopravci nebo leteckým dopravcům ze třetí země s cílem dosáhnout nápravy jejího diskriminačního chování, ⌫ ~~Kk~~dykoli se jeví, že tato třetí země, pokud jde o přidělení letištních časů na letištích:

a) neposkytuje leteckým dopravcům ~~Společenství~~ ⌦ Unie ⌫ zacházení srovnatelné s tím, které zaručují členské státy leteckým dopravcům z této země, nebo

b) neposkytuje leteckým dopravcům ~~Společenství~~ ⌦ Unie ⌫ fakticky národní zacházení nebo

c) poskytuje leteckým dopravcům jiných třetích zemí výhodnější zacházení než leteckým dopravcům ~~Společenství~~ ⌦ Unie ⌫.~~;~~

~~může Komise postupem podle čl. 13 odst. 2 rozhodnout, že členský stát nebo členské státy přijmou opatření včetně částečného nebo úplného pozastavení uplatňování tohoto nařízení ve vztahu k leteckému dopravci nebo leteckým dopravcům z této třetí země s cílem dosáhnout nápravy jejího diskriminačního chování.~~

🡻 95/93 (přizpůsobený)

2. Členské státy uvědomí Komisi o všech závažných právních nebo faktických potížích u leteckých dopravců ~~Společenství~~ ⌦ Unie ⌫ při přidělování letištních časů na letištích ve třetích zemích.

⌦ Závěrečná ustanovení ⌫

🡻 793/2004 čl. 1 bod 10 ⇨ nový

Článek ~~14a~~ 21

Zpráva a spolupráce

1. Nejpozději do ~~tří~~ ⇨ čtyř ⇦ let od vstupu tohoto nařízení v platnosti~~,~~ předloží Komise zprávu Evropskému parlamentu a Radě o jeho uplatňování. Zpráva se týká zejména uplatňování článků ~~8, 8a a~~9, 10⇨, 11 ⇦ a 13.

2. Členské státy a Komise spolupracují při uplatňování tohoto nařízení, zejména pokud jde o shromažďování informací pro zprávu podle odstavce 1.

↓

Článek 22

Zrušení

Nařízení (EHS) č. 95/93 se zrušuje.

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

↓ 95/93 (přizpůsobený)

Článek ~~15~~23

Účinnost

Toto nařízení vstupuje v platnost ⌦ prvním dnem druhého období letového řádu, které začíná po jeho ⌫ vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

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

V Bruselu

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předseda	*předseda*
[…]	*[…]*

↑

PŘÍLOHA I

Zrušené nařízení a seznam jeho následných změn

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

PŘÍLOHA II

SROVNÁVACÍ TABULKA

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

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

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

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

Čl. 13 odst. 1 a 2	Čl. 16 odst. 1 a 2
—	Čl. 16 odst. 3
Čl. 13 odst. 3	Čl. 16 odst. 4
Čl. 13 odst. 4	—
—	Článek 15
Čl. 14 odst. 1	Čl. 17 odst. 1
—	Čl. 17 odst. 2
Čl. 14 odst. 2	Čl. 18 odst. 1
Čl. 14 odst. 3	—
Čl. 14 odst. 4	Čl. 18 odst. 2
Čl. 14 odst. 5	Čl. 18 odst. 3
Čl. 14 odst. 6 písm. a) a b)	Čl. 18 odst. 4 první a druhý pododstavec
Článek 14a	Článek 21
—	Článek 22
Článek 15	Článek 23
—	Příloha I
—	Příloha II