



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 16.12.2020
COM(2020) 818 final

2020/0358 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 95/93 s ohledem na dočasnou úlevu od pravidel
využívání letištních časů na letištích Společenství z důvodu pandemie COVID-19**

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2020) 341 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Nařízení (EHS) č. 95/93¹ (dále jen „nařízení o letištních časech“) stanoví pravidla pro přidělování letištních časů na letištích EU. Jeho článek 10 vymezuje pravidlo „bez využití propadá“ („use-it-or-lose-it“), podle něhož musí letečtí dopravci využít alespoň 80 % svých přidělených letištních časů v rámci daného plánovacího období (letního nebo zimního), aby si udrželi přednostní práva, pokud jde o stejnou sérii letištních časů na příští odpovídající období letového řádu („historická“ práva).

Kvůli poklesu poptávky ze strany cestujících způsobenému pandemií COVID-19 provedli letečtí dopravci od 1. března 2020 ve svých plánech velké změny, které vedly k tomu, že se míra využívání letištních časů na koordinovaných letištích dostala pod 80% limit stanovený nařízením o letištních časech.

Za účelem řešení této situace přijala Evropská unie dne 30. března 2020 změnu nařízení o letištních časech s cílem zavést výjimku z pravidla „bez využití propadá“ během celého plánovacího období na léto 2020, které končilo dne 24. října 2020. Tato změna Komisi také zmocnila k prodloužení období, jehož se výjimka z pravidla týká, a to přijetím jednoho nebo více aktů v přenesené pravomoci. Dne 14. října 2020 Komise přijala akt v přenesené pravomoci prodlužující období, ve kterém se upouští od pravidla „bez využití propadá“, do konce zimního plánovacího období 2020/2021, tedy do 27. března 2021.

Pokles poptávky ze strany cestujících podle očekávání pokračoval během letního plánovacího období 2020. Podle údajů organizace Eurocontrol začal útlum letového provozu v Evropském hospodářském prostoru (EHP) v 11. týdnu roku, kdy provoz poklesl o 17 % ve srovnání se stejným týdnem v roce 2019. Provoz dále ve srovnání s rokem 2019 prudce klesal, a to o 59 % ve 12. týdnu a o 82 % ve 13. týdnu. Nejhlubší pokles byl zaznamenán v 15. a 16. týdnu (89 %). Průměrné ukazatele vytížení u vzorku deseti evropských leteckých dopravců klesly z 80 % v 9. týdnu na 26 % v 15. týdnu. Nejen že letečtí dopravci létali méně často, ale zbylé lety byly ve srovnání s rokem 2019 nenaplněné. Ve 23. týdnu, kdy ve velké míře došlo k obnově letů uvnitř EU, se průměrný ukazatel vytížení dostal na hodnotu 44 %. V průběhu téhož týdne v roce 2019 se průměrný ukazatel vytížení u stejných leteckých dopravců pohyboval od 75 % (4. týden) do 86 % (16. týden). Do poloviny listopadu 2020 byl letový provoz stále o 65 % nižší než ve stejném týdnu roku 2019.

Nejnovější prognózy organizace Eurocontrol naznačují, že očekávaný letový provoz v únoru 2021 bude pouze na poloviční úrovni ve srovnání s únorem 2020. Co se stane poté, není jisté, ale neexistují žádné známky toho, že se v létě 2021 poptávka vrátí na úroveň blízkou té z posledních let.

Zároveň je třeba připomenout, že cílem pravidla „bez využití propadá“ je zajistit co nejúčinnější využití letištní kapacity, aby došlo k maximalizaci přínosu co největšímu počtu uživatelů a aby cestující mohli využívat výhod konkurenčního leteckého trhu a konektivity. Výjimka z pravidla „bez využití propadá“ leteckým dopravcům během současného

¹ Nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1).

nebývalého nedostatku poptávky a omezení letů opravdu ulevilo a odvrátilo také negativní dopad prázdných nebo převážně prázdných letů provozovaných pouze za účelem zachování příslušných letištních časů na životní prostředí. Je však třeba zohlednit také negativní dopad dalšího prodloužení výjimky z tohoto pravidla. Účinkem současné výjimky je zmrazení konkurence na úrovních roku 2019 bez jakéhokoli požadavku na opravdu účinné využívání kapacity, protože se ukázalo, že podmínky této výjimky jsou nedostatečné k zajištění toho, aby jiní letečtí dopravci schopní provozu mohli získat potřebné letištní časy. Pro období začínající po více než roce od fungování výjimky z pravidla „bez využití propadá“ (od 1. února 2020 do 27. března 2021), kterou jsou zachovány historické letištní časy leteckých dopravců z roku 2019 do konce zimního plánovacího období 2021/2022, je na čase připravit cestu k návratu obvyklého uplatňování pravidla „bez využití propadá“. Návrat k normálu by neměl být náhlý, aby nedošlo k destabilizaci leteckého trhu v neprospěch leteckých dopravců, konektivity, spotřebitelů v EU a životního prostředí. Návrat k normálu by měl probíhat v souladu s budoucím nárůstem úrovně provozu směrem k úrovni roku 2019 nebo prostřednictvím stabilizace letecké dopravy na novou tržní situaci.

Proto se navrhuje, aby obvyklé uplatňování požadavků na využívání letištních časů podle nařízení o letištních časech opět platilo od začátku letního plánovacího období 2021, avšak aby míra byla nastavena na 40/60 namísto 80/20. To znamená, že by letečtí dopravci museli využít 40 % dané série letištních časů, aby u dané série letištních časů měli nadále přednost na další odpovídající plánovací období. Tato změna by přiměřeně chránila historická práva během výrazného poklesu poptávky po letecké dopravě způsobeném pandemií COVID-19 a přispěla by k zamezení dopadu prázdných nebo převážně prázdných letů provozovaných pouze za účelem zachování příslušných letištních časů na životní prostředí. Přispěla by také k účinnějšímu využívání kapacity letiště k prospěchu cestujících a konektivity.

S ohledem na zkušenosti zahrnuje tento návrh na úlevu od pravidel o letištních časech podmínky, které zajistí, aby období úlevy bylo v souladu s optimálním využíváním nedostatečné letištní kapacity a také aby přispělo k zachování konkurenceschopnosti v zájmu cestujících. Úleva by měla cílit na letecké dopravce, jejichž záměrem je využívat své historické letištní časy, jakmile se poptávka v dostatečné míře obnoví a lety budou opět ekonomicky schůdné. Na série letištních časů, které jsou nově přiděleny leteckému dopravci poprvé, tj. série letištních časů, na které letecký dopravce nemá nárok v důsledku získání historických práv, by se tedy úleva vztahovat neměla, protože tyto letečtí dopravci si o tyto dodatečné letištní časy žádali, i když věděli, že poptávka po letech je kvůli pandemii COVID-19 nízká a že se na tyto série letištních časů nevztahuje obvyklé uplatňování pravidla „bez využití propadá“. Letečtí dopravci, kteří získávají tyto série letištních časů poprvé, proto budou muset využít alespoň 80 % těchto nově přidělených sérií letištních časů, aby si na další odpovídající plánovací období zajistili přednost. Tento přístup je v souladu s dobrovolnou dohodou mezi letišti, leteckými dopravci a koordinátory letištních časů o fungování současné výjimky z pravidel pro letištní časy na zimní plánovací období 2020/2021 a dál².

Pravidlo „bez využití propadá“ (tj. požadavek na využití alespoň 80 % série letištních časů) by mělo nadále platit i v případě výměny letištních časů podle čl. 8a odst. 1 písm. c), pokud je

² „Joint agreement of airlines, airports and slot coordinators on conditions that should be applied to an extension of a slot waiver to the full NW2020 season“ (Společná dohoda leteckých společností, letišť a koordinátorů letištních časů o podmínkách, které by se měly použít na prodloužení výjimky z pravidel o letištních časech na celé severní zimní období 2020) <https://www.euaca.org/up/files/NW20%20EU%20Slot%20Waiver%20-%20Common%20proposal%20airlines%20-%20airports%20-%20slots%20coordinators.pdf>.

tato výměna spojena s finanční nebo jinou kompenzací. Záměrem je zabránit vyplacení odměny v hodnotě odpovídající úlevě. Výměny bez finanční nebo jiné kompenzace, provedené například kvůli lepšímu načasování, by naopak nebránily tomu, aby se na dotčené letištní časy vztahovala úleva. Totéž by platilo například pro letištní časy převedené v důsledku rozhodnutí ze strany orgánů veřejné moci podle vnitrostátních právních předpisů nebo předpisů EU v oblasti hospodářské soutěže (viz článek 8b nařízení o letištních časech).

Návrh zahrnuje lhůtu, do které musí letečtí dopravci vrátit nechtěné letištní časy koordinátorovi, aby se na ně vztahovala úleva. Lhůta tří týdnů před plánovaným datem využití daného letištního času umožní letištím a dalším poskytovatelům letištních služeb mít přehled o tom, kolik kapacity se požaduje a jaký objem provozu se očekává, aby mohli dát k dispozici odpovídající infrastrukturu, zařízení a zaměstnance. Ostatním leteckým dopravcům to také umožňuje odhadnout dostupnou kapacitu letiště, pokud by si ji přáli využít k provozování letů. Čím dříve jsou letištní časy k dispozici pro nové přidělení, tím pravděpodobněji je ostatní letečtí dopravci budou moct využít. Zde navrhovaná pravidla se vztahují na nové přidělení na dočasném základě s ohledem na dotčené období (aniž by dopravce, kterému tyto letištní časy byly nově přiděleny, získal historická práva) nebo na trvalém základě, zejména pokud letecký dopravce, který letištní časy vrátil do fondu, nemá v plánu je využít v dalším odpovídajícím plánovacím období. V takovém případě by letečtí dopravci, kteří využili alespoň pět těchto letištních časů, měli dostat přednost před ostatními žadateli z řad dopravců a nově vstupujícími dopravci, pokud jde o celou původní sérii letištních časů od dopravců, kteří je vrátili do fondu.

Také je nezbytné objasnit, za jakých podmínek by koordinátoři mohli odebrat letištní časy leteckým dopravcům. Pokud koordinátor na základě informací, které má k dispozici, zjistí, že letecký dopravce na letišti ukončil provoz a nadále není schopný využívat letištní časy, jež mu byly přiděleny, pak by měly být dotčené letištní časy neprodleně vráceny do fondu a zpřístupněny ostatním leteckým dopravcům k novému přidělení, což pro leteckou společnost opouštějící letiště znamená ztrátu historických práv na tyto letištní časy.

Na základě momentálně dostupných informací od organizace Eurocontrol lze důvodně předpokládat, že současná situace charakterizovaná výjimečným poklesem poptávky bude pokračovat přinejmenším do začátku letního plánovacího období 2021. Vzhledem k nejistotě je rovněž možné, že by období výjimečně nízké poptávky mohlo trvat přinejmenším do zimního plánovacího období 2024/2025 a během něj, a to podle prognóz sdružení leteckých dopravců a letišť, jako jsou ACI-Europe a IATA.

Za těchto podmínek by proto mělo být nařízení o letištních časech změněno tak, aby nadále chránilo historická práva leteckých dopravců na ty série letištních časů, které nebyly využity v obvyklé 80% míře během období, během něž byl letecký trh negativně ovlivněn pandemií COVID-19. Úleva od pravidel o letištních časech by byla prodloužena na další období nad rámec prodloužení stanoveného v nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/1477, a vztahovala by se tedy na období od 28. března 2021 do 30. října 2021. Tato úleva by snížila míru využívání letištních časů z 80 % na 40 %. Změna by kromě toho Komisi svěřila přenesené pravomoci, aby mohla úlevu od pravidel pro letištní časy dále prodloužit na období po letním plánovacím období 2021 a také dále upravovat míru využívání letištních časů na základě celé řady ukazatelů, jako jsou skutečné a předpovídané údaje o letovém provozu, ukazatele vytižení a využití letadlového parku. Komise by v případě potřeby přijala akty v přenesené pravomoci, aby upravila míru využívání letištních časů na jakémkoliv plánovací období od zimy 2021/2022 až po zimu 2024/2025 včetně.

Postup přidělování letištních časů probíhá v předstihu před příslušným plánovacím obdobím. Letečtí dopravci, letiště a ostatní poskytovatelé služeb by proto měli být včas informováni o pravidlech platných pro dané plánovací období. Včasná obeznámenost s těmito pravidly je rovněž pobídne k tomu, aby časy, které nemají v plánu využít, vrátili koordinátorovi včas. Komise by proto měla příslušné akty v přenesené pravomoci přijmout před dokončením postupu přidělování letištních časů.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Nařízení o letištních časech poskytuje leteckým dopravcům úlevu od pravidel pro využívání letištních časů, která jsou z důvodu pandemie COVID-19 pro letecké dopravce v současnosti problematická. Nařízení o letištních časech Komisi zmocňuje k přijetí aktů v přenesené pravomoci, které mohou pouze měnit období, během něhož platí současná výjimka z pravidel. Prodloužená období úlevy od pravidel pro využívání letištních časů vedou k narušení hospodářské soutěže, jež mají dopad na konektivitu cestujících, zaměstnanost a kvalitu pracovních míst v odvětví letecké dopravy, a letištím a poskytovatelům služeb způsobují specifické problémy. Náhlý návrat k obvyklému pravidlu „bez využití propadá“ by zároveň představoval riziko dodatečné finanční zátěže pro letecké dopravce a mohl by mít nechtěný nepříznivý dopad na životní prostředí v podobě prázdných nebo převážně prázdných letů provozovaných leteckými dopravci pouze za účelem zachování příslušných letištních časů. Nařízení o letištních časech by proto mělo být změněno tak, aby byly zmírněny dopady pandemie COVID-19, aby byla leteckým dopravcům poskytnuta právní jistota a aby byla zachována jednotnost evropského systému přidělování letištních časů.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Účinné fungování vnitřního trhu v oblasti letectví a souvisejících služeb závisí na hospodářské výkonnosti leteckých dopravců a dalších složek leteckého odvětví, včetně letišť a dalších poskytovatelů služeb. Negativní hospodářské důsledky pandemie COVID-19 ohrožují jejich finanční zdraví a mají vážné negativní dopady na systém letecké dopravy a hospodářství jako celek. Změna nařízení o letištních časech je proto nanejvýš důležitá. Dále je rovněž v souladu s politikou EU v oblasti klimatu, protože odrazuje letecké dopravce od provozování prázdných nebo převážně prázdných letů pouze za účelem zachování příslušných letištních časů.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Právním základem návrhu je čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie. Tento článek poskytuje právní základ pro přijetí všech příslušných právních předpisů v oblasti letecké dopravy a slouží jako právní základ pro nařízení o letištních časech a jeho změny.

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Cílů návrhu nemůže být uspokojivě dosaženo členskými státy, jelikož nařízení o letištních časech členským státům neumožňuje požadovat po koordinátorech, aby ukládali podmínky pro úlevu od pravidel o letištních časech a měnili míru využívání letištních časů v reakci na měnící se úroveň dopravy. Tohoto cíle je možné dosáhnout pouze tak, že Unie změní nařízení o letištních časech.

- **Proporcionalita**

Návrh nejde nad rámec toho, co je nezbytné k dosažení cíle, kterým je zmírnění hospodářského dopadu pandemie COVID-19 na fungování nařízení o letištních časech. Návrh zajišťuje rovnováhu mezi potřebou udělit leteckým společnostem úlevu od pravidla „bez využití propadá“ v reakci na nízkou poptávku v letecké dopravě vyplývající z pandemie COVID-19 a potřebou vrátit se k obvyklému používání pravidel pro přidělování letištních časů úměrnému obnovující se úrovni letecké dopravy. Návrh rovněž obsahuje řadu opatření na ochranu hospodářské soutěže, která se zaměřují na určité nezamýšlené negativní dopady plynoucí ze současné výjimky z pravidel pro letištní časy.

- **Volba nástroje**

Aby právní nástroj dosáhl svého cíle, musí mít přímou a obecnou působnost, a to stejným způsobem jako nařízení o letištních časech. Vhodným právním nástrojem je proto nařízení.

3. **VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX-POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ**

- **Hodnocení *ex-post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Podle čl. 10a odst. 4 nařízení o letištních časech ve znění nařízení (EU) 2020/459 měla Komise Evropskému parlamentu a Radě do 15. září 2020 předložit souhrnnou zprávu o situaci v letecké dopravě. Kvůli sběru údajů a dalších informací byly útvary Komise v pravidelném kontaktu s leteckými dopravci, letišti, koordinátory letištních časových intervalů a také s jejich sdruženími, aby monitorovaly vyvíjející se situaci v oblasti letecké dopravy, vyhodnocovaly dopad pandemie COVID-19 na poptávku po letecké dopravě a úroveň letového provozu a stanovily účinnost výjimky z pravidel pro letištní časy. Zpráva zveřejněná dne 14. září 2020 posuzuje provádění výjimky z pravidel pro letištní časy a popisuje určité nedostatky. Hodnocení podle pravidel pro zlepšování právní úpravy nebylo provedeno vzhledem k naléhavosti přijetí pravidel, která dopravcům včas poskytnou přiměřenou úlevu od pravidla „bez využití propadá“, a s ohledem na přetrvávající dopady pandemie COVID-19 na letový provoz.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Formální konzultace se zúčastněnými stranami nebyla vzhledem k naléhavosti věci provedena. Komise na portálu pro zlepšování právní úpravy zveřejnila plán pro zpětnou vazbu a veřejnou konzultaci, na které mohly zúčastněné strany reagovat od 1. do 28. září 2020. Z důvodu naléhavosti věci byla konzultace zkrácena z obvyklých dvanácti týdnů na čtyři týdny. Během stejného období byly rovněž spuštěny cílené konzultace a žádosti o údaje.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Jak bylo vysvětleno, prodloužený sběr odborných znalostí nebyl vzhledem k naléhavosti situace možný. Komise však čerpala ze zkušeností získaných při uplatňování nařízení o letištních časech a při jeho změnách, které rovněž zahrnovaly konzultace s odborníky.

- **Posouzení dopadů**

Vzhledem k naléhavosti situace nebylo provedeno posouzení dopadů podle pravidel pro zlepšování právní úpravy. Návrh je doprovázen pracovním dokumentem útvarů Komise. Ten představuje důsledky uplatňování pravidla „bez využití propadá“ během pandemie COVID-19, informuje o fungování výjimky z pravidla pro letištní časy od jeho vstupu v platnost a popisuje nedostatky, které na leteckém trhu vznikly. Kromě toho pojednává o postupném

ukončení úlevy od pravidel o letištních časech, které by bylo spojeno s postupným návratem letového provozu. Představuje upřednostňovanou cestu vpřed, která se zaměřuje na nedostatky a posuzuje jejich pravděpodobné důsledky.

- **Základní práva**

Nevztahuje se na tento návrh.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Nevztahuje se na tento návrh.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a způsob monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Komise by měla nadále sledovat vývoj pandemie COVID-19 a její dopad na leteckou dopravu. Stejně jako v rámci nařízení (EU) 2020/459 by Komisi měla být svěřena pravomoc přijmout akt v přenesené pravomoci prodlužující časová období dotčená opatřením a také případně změnit požadavek na minimální využití.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

K článku 2 nařízení o letištních časech je přidána nová dočasná definice týkající se „nově vstupujících dopravců“, která umožňuje většímu množství leteckých dopravců kvalifikovat se jako nově vstupující dopravci a získat letištní časy z fondu, což na letištích umožní větší hospodářskou soutěž s ohledem na sníženou míru využití, která zavedeným dopravcům na letišti usnadní udržet si jejich letištní časy.

Kromě toho je přidána nová definice „koordinačních parametrů pro COVID-19“ a do článku 8 je vložen odstavce 6a s cílem řešit možnost, že určitá hygienická opatření na letišti v důsledku pandemie COVID-19 mohou snížit dostupnou kapacitu na daném letišti, což znamená, že ne všechny letištní časy mohou být využity v časech, pro něž byly přiděleny. Koordinátoři by měli mít možnost změnit nebo zrušit přidělené či požadované letištní časy, které nemohou být po jednání s dotčenými leteckými dopravci přiděleny. Sdružení leteckých dopravců, letišť a koordinátorů letištních časových intervalů jednala o tom, jak tyto situace co nejlépe řešit, a to při zohlednění různých obchodních zájmů. Koordinátoři by měli zohlednit tyto osvědčené postupy v podobě odvětvových pokynů nebo místních pravidel, pokud jsou v souladu se zásadami transparentnosti a nediskriminace a nezpochybňují nezávislost koordinátorů.

Pokud byly letištní časy během daného plánovacího období zpřístupněny ze strany dopravců s historickými právy na příslušnou sérii letištních časů, pak dopravci, kteří tyto letištní časy využili, pravděpodobně přispějí k účinnému využívání příslušné série letištních časů v následujících plánovacích obdobích. Z tohoto důvodu je do článku 8 přidán nový odstavce 2a, který upřednostňuje tyto letecké dopravce, pokud jde o přidělení dotčené série během dalšího odpovídajícího plánovacího období, za předpokladu, že letecký dopravce původně disponující historickými právy v dané sérii tyto časy nepožaduje a že žadající dopravce využil pět z letištních časů, které tvoří sérii. Aby se zabránilo roztržitému kapacitě a plánů letiště, měla by se upřednostněnému leteckému dopravci přidělit celá série, jejíž součástí jsou využitá letištní časy. V případě, že letištní časy ve stejné sérii využil více než jeden letecký dopravce, upřednostní se ten dopravce, který využil vyšší počet letištních časů.

Do čl. 10 odst. 4 se přidává nové písmeno e) s cílem řešit situaci, kdy je možnost cestujících letět na určitých linkách výrazně ovlivněna opatřeními, která přijaly orgány veřejné moci za účelem zabránění šíření pandemie COVID-19 (např. omezení týkající se dopravních práv,

cestujících nebo posádky, uzavření hranic) po dokončení postupu přidělování letištních časů pro nadcházející období. V těchto případech mohou letečtí dopravci získat úlevu od uplatňování pravidla „bez využití propadá“ (v pozměněném znění). Tato výhoda je však omezená, aby se zabránilo nezamýšleným dopadům (podrobnosti jsou uvedeny ve čtyřech nových pododstavcích vložených do čl. 10 odst. 4).

Článek 10a je změněný několika způsoby. Období současné výjimky v článku 10a (stanovené v nařízení (EU) 2020/459 v březnu 2020) bylo nařízením v přenesené pravomoci (EU) 2020/1477, přijatém dne 14. října 2020, prodlouženo do 27. března 2021. Pro účely posouzení přednostních práv musí koordinátoři během tohoto období zvážit, že letištní časy přidělené na období od 1. března 2020 do 27. března 2021 byly využity leteckým dopravcem, jemuž byly původně přiděleny. Období dodatečné úlevy je zachováno pro letištní časy využitě mezi EU a Čínou nebo mezi EU a Hongkongem (od 23. ledna 2020).

Nový navrhovaný odstavec 2a článku 10a stanoví, že u série letištních časů přidělené na období od 28. března 2021 do 30. října 2021 budou letečtí dopravci oprávněni k využití stejné série letištních časů v dalším odpovídajícím plánovacím období, pokud v dané sérii využili 40 % letištních časů.

Písmeno a) nového odstavce 3a článku 10a omezuje rozsah úlevy použitelné na letištní časy přidělené podle čl. 10 odst. 2 nařízení o letištních časech. U letištních časů tvořících sérii, které byly nově přiděleny na odpovídající plánovací období, se navrhuje, aby nebyly způsobilé k úlevě a aby musely být využity v souladu s 80% mírou využití letištních časů, aby byl dopravce, který je využívá, oprávněn k využití stejné série v dalším odpovídajícím plánovacím období.

Ustanovení čl. 10a odst. 3a písm. b) vylučuje z úlevy ty letištní časy, které byly vyměněny za finanční nebo jinou kompenzaci. To je důležité, aby se zajistilo, že hodnota úlevy není zahrnuta v žádném sekundárním obchodě nebo pronájmu letištního času jinému leteckému dopravci. Toto ustanovení nemá zpětnou působnost, což znamená, že letištní časy, s kterými bylo obchodováno a které byly využívány ze strany „kupujícího“ leteckého dopravce s účinkem od předchozího odpovídajícího plánovacího období (nebo dříve), jsou způsobilé k úlevě.

Do článku 10a se vkládá nový odstavec 7, aby letecký dopravce, který nemá v plánu letištní čas využít, během období úlevy od pravidel pro letištní časy musel tento letištní čas zpřístupnit k dočasnému novému přidělení ostatním leteckým dopravcům, a to nejpozději do tří týdnů před plánovaným využitím letištního času. To má pomoci ostatním dopravcům, kteří by si mohli přát takové letištní časy využít jednorázově. Tito ostatní letečtí dopravci by měli mít dostatek času k naplánování provozu a také k zajištění toho, aby byli cestující, letiště a poskytovatelé letištních služeb s dostatečným předstihem informováni o plánovaném provozu leteckých dopravců.

Znění čl. 10a odst. 4 zmocňuje Komisi k přijetí aktů v přenesené pravomoci dále prodlužujících období, během něhož platí úleva, pokud nebude pandemie COVID-19 vyřešena a pokud bude mít nadále negativní dopad na odvětví letecké dopravy i na historická práva. Komise je rovněž zmocněna měnit míru využití podle vývoje úrovně provozu. Vzhledem k tomu, jak rychle se nákaza šíří, by akty v přenesené pravomoci měly být přijaty postupem pro naléhavé případy.

Do čl. 14 odst. 5 se vkládá nový pododstavec, který stanoví systém sankcí a opatření pro případ, kdy ustanovení nového odstavce 7 článku 10a není dodrženo.

Nové písmeno c) čl. 14 odst. 6 umožňuje koordinátorovi podnikat kroky a odebírat letištní časy v případě, kdy letecký dopravce ukončí provoz na daném letišti. V takových případech může koordinátor letištní časy odebrat okamžitě na zbytek plánovacího období, aniž by musel čekat do konce toho období, a zpřístupnit letištní časy k novému přidělení co nejdříve.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 95/93 s ohledem na dočasnou úlevu od pravidel využívání letištních časů na letištích Společenství z důvodu pandemie COVID-19

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o 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 výboru³,
s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁴,
v souladu s řádným legislativním postupem,
vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Pandemie COVID-19 vedla ke strmému propadu letecké dopravy kvůli výraznému oslabení poptávky a přímým opatřením, která zavedly členské státy i třetí země, aby zabránily šíření pandemie. Od 1. března 2020 má tato situace neblahý dopad na letecké dopravce a tento negativní dopad na letecké dopravce bude mít pravděpodobně až do zimy 2024/2025 včetně.
- (2) Tyto okolnosti jsou mimo kontrolu leteckých dopravců a vedly je k tomu, že v reakci na ně dobrovolně nebo nedobrovolně rušili letecké služby. Dobrovolné rušení chrání zejména finanční zdraví leteckých dopravců a zároveň zamezuje negativnímu dopadu prázdných nebo převážně prázdných letů provozovaných pouze za účelem zachování letištních časů na životní prostředí.
- (3) Údaje zveřejněné organizací Eurocontrol, která je manažerem struktury vzdušného prostoru pro funkce sítě uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe, uvádějí soustavný meziroční pokles letového provozu o přibližně 74 % k polovině června 2020.
- (4) Z pohledu známých rezervací v budoucnu, prognóz organizace Eurocontrol a epidemiologických prognóz nelze předpovědět, kdy období silně snížené poptávky způsobené pandemií COVID-19 pravděpodobně skončí. Podle nejnovějších prognóz organizace Eurocontrol bude letový provoz v únoru 2021 na přibližně poloviční úrovni ve srovnání s únorem 2020. Prognózy vztahující se na období po tomto datu se spoléhají na řadu neznámých faktorů, jako je dostupnost vakcíny proti COVID-19. Za těchto okolností by letečtí dopravci, kteří nejsou schopni využít své letištní časy v

³ Úř. věst. C , , s. .

⁴ Úř. věst. C , , s. .

souladu s mírou využití letištních časů podle nařízení Rady (EHS) č. 95/93⁵, neměli automaticky přijít o přednostní právo na sérii letištních časů stanovenou v čl. 8 odst. 2 a čl. 10 odst. 2, na které by jinak měli nárok. Za tímto účelem by měla být stanovena zvláštní pravidla.

- (5) Tato pravidla by se zároveň měla zaměřovat na možné negativní dopady na hospodářskou soutěž mezi leteckými dopravci. Zejména by mělo být zajištěno, aby leteckým dopravcům, kteří jsou připraveni poskytovat služby, bylo umožněno využít nevyužitou kapacitu s výhledem na zachování těchto letištních časů v dlouhodobém horizontu. Díky tomu by měla být zachována motivace leteckých dopravců využívat letištní kapacitu, z čehož by následně měli prospěch spotřebitelé.
- (6) Proto je nezbytné v souladu s těmito zásadami a na omezenou dobu určit podmínky, za nichž budou letečtí dopravci nadále oprávněni k využití sérií letištních časů podle čl. 8 odst. 2 a čl. 10 odst. 2, a stanovit pro dotčené letecké dopravce požadavky týkající se uvolnění nevyužité kapacity.
- (7) Pro účely dotčeného období by měla být upravena definice pojmu „nově vstupující dopravce“, aby se zvýšil počet leteckých dopravců, kteří se mohou kvalifikovat jako nově vstupující dopravci, díky čemuž by mělo možnost zahájit a rozšířit provoz více leteckých dopravců, kteří si to přejí. Zároveň je nezbytné omezit odpovídající privilegia na skutečné nově vstupující dopravce, a to vyloučením dopravců, kteří společně s mateřskou společností nebo s vlastními dceřinými společnostmi či dceřinými společnostmi mateřské společnosti drží více než 10 % z celkového počtu letištních časů přidělených v daný den na daném letišti.
- (8) Během období, během něž je uplatňována úleva od pravidel pro využívání letištních časů, by měl systém přidělování letištních časů uznat úsilí leteckých dopravců, kteří provozují lety v letištních časech, jež jsou součástí série, k jejímuž využívání je oprávněn jiný letecký dopravce podle čl. 8 odst. 2 a čl. 10 odst. 2, ale které byly zpřístupněny koordinátorovi letištních časů za účelem dočasného přerozdělení. Z tohoto důvodu by letečtí dopravci, kteří využili alespoň pět letištních časů z jedné série, měli dostat přednost při přidělování takových sérií v dalším odpovídajícím plánovacím období, za předpokladu, že letecký dopravce oprávněný k jejich využití podle čl. 8 odst. 2 a čl. 10 odst. 2 ji nepožaduje.
- (9) Zavedení zvláštních hygienických opatření pro COVID-19 na letištích může snížit dostupnou kapacitu, kvůli čemuž může být nutné stanovit zvláštní koordinační parametry pro COVID-19. V takových situacích a za účelem umožnění řádného uplatňování těchto parametrů by koordinátoři měli být zmocněni ke změně načasování letištních časů přidělených leteckým dopravcům podle článku 8 nebo ke zrušení těchto letištních časů na plánovací období, během něhož jsou uplatňována zvláštní hygienická opatření pro COVID-19.
- (10) Negativní dopady možných opatření ze strany orgánů veřejné moci, jež na poslední chvíli omezují schopnost cestovat, nemohou být přičítány leteckým dopravcům, a proto by měly být zmírněny. Letečtí dopravci by proto neměli být penalizováni za nevyužití letištních časů, pokud je toto nevyužití výsledkem omezujících opatření, jež v době přidělování letištních časů ještě nebyla zveřejněna. Za těchto okolností by letečtí dopravci byli nadále oprávněni k využití stejné série v dalším odpovídajícím

⁵

Nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1).

plánovacím období. Tato opatření by například mohla zahrnovat přísná vládní omezení související s COVID-19 a týkající se maximálního počtu příletových a odletových cestujících na určitém letu nebo na určitém letišti či opatření, která prakticky nebo technicky znemožňují fungování letecké služby z důvodu omezení týkajících se přemísťování letecké posádky nebo dostupnosti služeb, jež jsou nezbytné pro přímou podporu provozování letecké služby. Zvláštní úleva od účinků těchto opatření by se měla omezit na maximálně dvě po sobě jdoucí plánovací období.

- (11) Leteckým dopravcům by měla být do nezbytné míry poskytnuta úleva od požadavků týkajících se využívání letištních časů s ohledem na oprávnění k využití letištních časů v následujícím odpovídajícím plánovacím období, a to během období, kdy je poptávka z důvodu dopadů pandemie COVID-19 významně ovlivněna. To by jim umožnilo zvýšit objem služeb, jakmile to okolnosti dovolí. Nižší minimální míra využití stanovená za tímto účelem by měla zohlednit současný výhled týkající se letového provozu, který je na 50 % úrovně provozu roku 2019, nejistotu týkající se pandemie COVID-19 a návrat důvěry spotřebitelů a úrovní provozu. Avšak vzhledem k tomu, že ke zvýšení úrovně provozu přece jen jednou opět dojde, by mělo být možné změnit minimální míru využití prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci. Leteckým dopravcům a koordinátorům by mělo být umožněno zapojit se včas do nezbytných příprav s ohledem na podmínky, které se mají uplatnit na využití letištních časů v daném plánovacím období. Komise by proto měla usilovat o přijetí aktu v přenesené pravomoci co možná nejdříve a v každém případě by měla tyto akty přijmout před lhůtou pro vrácení letištních časů podle čl. 10 odst. 3.
- (12) Aby byly minimalizovány překážky vstupu a aby úleva od obecných požadavků na využívání letištních časů negativně neovlivnila konkurenční postavení leteckých dopravců nad rámec toho, co lze ospravedlnit, měla by být úleva omezena na ty letištní časy, které letecký dopravce dříve na dotčených letištích využíval. Podobně by se úleva neměla vztahovat na letištní časy, které byly vyměněny v rámci obchodní dohody a které vedly k peněžní nebo jiné kompenzaci mezi dopravci, kteří nejsou součástí stejné skupiny.
- (13) Aby v případech, kdy je to nezbytné a opodstatněné, mohla Komise pružně reagovat na výzvy, jimž odvětví letecké dopravy čelí kvůli pandemii COVID-19, měla by na Komisi být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, aby mohla měnit nařízení (EHS) č. 95/93 s ohledem na prodloužení období, po které je uplatňována úleva od pravidla pro využití letištních časů stanovená v tomto nařízení. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů⁶. Zejména pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (14) Letiště, poskytovatelé letištních služeb a letečtí dopravci potřebují mít přehled o dostupné kapacitě za účelem odpovídajícího plánování. Letečtí dopravci by měli koordinátorovi zpřístupnit letištní časy, jejichž využití nemají v plánu, pro možné nové přidělení co možná nejdříve a ne později než tři týdny před plánovaným datem jejich

⁶

Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

využití. V případě nedodržení podmínek by se na ně měly vztahovat náležité sankce nebo odpovídající opatření.

- (15) Pokud se koordinátor přesvědčí o tom, že letecký dopravce na letišti ukončil provoz, měl by koordinátor neprodleně letištní časy od daného leteckého dopravce odebrat a umístit je do fondu k novému přidělení ostatním dopravcům.
- (16) Vzhledem k naléhavosti dané výjimečnými okolnostmi souvisejícími s pandemií COVID-19, jež odůvodňují opatření stanovená v tomto nařízení, je vhodné stanovit výjimku ze lhůty osmi týdnů uvedené v článku 4 Protokolu č. 1 o úloze vnitrostátních parlamentů v Unii, připojeného ke Smlouvě o Evropské unii, Smlouvě o fungování Evropské unie a Smlouvě o založení Evropského společenství pro atomovou energii.
- (17) Vzhledem k naléhavosti dané výjimečnými okolnostmi souvisejícími s pandemií COVID-19, jež odůvodňují navrhovaná opatření, je vhodné stanovit okamžitý vstup tohoto nařízení v platnost,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (EHS) č. 95/93 se mění takto:

1) Článek 2 se mění takto:

a) vkládá se nové písmeno ba), které zní:

„ba) během období uvedeného v čl. 10a odst. 2a se „nově vstupujícím dopravcem“ rozumí:

i) letecký dopravce žádající letištní čas jako jednu ze součástí série letištních časů na letišti pro kterýkoli den, přičemž si je vědom, že pokud bude jeho žádost přijata, bude v daný den na daném letišti celkem disponovat méně než sedmi letištními časy, nebo

ii) letecký dopravce, který žádá série letištních časů pro pravidelnou osobní dopravu bez mezipřistání mezi dvěma letišti Evropské unie, kde nejvýše dva jiní letečtí dopravci provozují stejnou dopravu bez mezipřistání mezi těmito letišti v daný den, přičemž si je vědom, že pokud bude jeho žádost přijata, bude přesto disponovat méně než devíti letištními časy na daném letišti v daný den pro danou dopravu bez mezipřistání.

Letecký dopravce, který společně se svou mateřskou společností, vlastními dceřinými společnostmi nebo dceřinými společnostmi mateřské společnosti drží více než 10 % z celkového počtu letištních časů přidělených v daný den na určitém letišti, se nepovažuje za nově vstupujícího dopravce na daném letišti;“

b) písmeno m) se nahrazuje tímto:

„m) „koordinačními parametry“ z provozního hlediska rozumí výraz pro veškerou kapacitu dostupnou na letišti pro přidělení letištních časů během každého koordinačního období, přičemž tyto parametry odrážejí všechny technické, provozní a ekologické faktory, které mají vliv na letištní infrastrukturu a její jednotlivé podsystémy;“

c) doplňuje se písmeno n), které zní:

„n) „koordinačními parametry pro COVID-19“ rozumí revidované koordinační parametry vedoucí ke snížení dostupné letištní kapacity na koordinovaném letišti z důvodu zvláštních hygienických opatření zavedených členskými státy v reakci na pandemii COVID-19.“

2) Článek 8 se mění takto:

b) vkládá se nový odstavec 2a, který zní:

„2a. „Během období uvedeného v čl. 10a odst. 2a se série letištních časů, která je vrácena do fondu letištních časů v souladu s čl. 8 odst. 1 na konci plánovacího období („referenčního plánovacího období“), na základě žádosti přidělí na další odpovídající plánovací období leteckému dopravci, který využil alespoň pět letištních časů z dané série po použití čl. 10a odst. 7 během referenčního plánovacího období.

V případě, že požadavky prvního pododstavce splňuje více než jeden žadatel, upřednostní se ten letecký dopravce, který využil vyšší počet letištních časů z dané série.“;

b) vkládá se nový odstavec 6a, který zní:

„6a. V rámci období, během nějž jsou uplatňovány koordinační parametry pro COVID-19, a s cílem zajistit řádné uplatňování těchto koordinačních parametrů může koordinátor změnit načasování požadovaných nebo přidělených letištních časů spadajících do období uvedeného v čl. 10a odst. 2a, nebo je po vyslechnutí dotčeného leteckého dopravce může zrušit. V této souvislosti koordinátor zohlední dodatečná pravidla a pokyny uvedené v čl. 8 odst. 5 za podmínek v něm uvedených.“

3) V článku 10 se odstavec 4 mění takto:

a) písmeno d) se nahrazuje tímto:

„d) soudní řízení týkající se použití článku 9 na tratě, u kterých byl podle článku 4 nařízení (EHS) č. 2408/92 uložen závazek veřejné služby, jehož výsledkem je dočasné pozastavení provozu na těchto tratích;“

b) doplňuje se nové písmeno e), které zní:

„e) během období uvedeného v čl. 10a odst. 2a opatření, která zavedly orgány veřejné moci po 31. lednu na následující letní období nebo po 31. srpnu na následující zimní období a jejichž záměrem je řešit šíření pandemie COVID-19 na jednom konci tratě, pro niž byly dotčené letištní časy využívány nebo se jejich využití plánovalo, za podmínky, že tato opatření nebyla zveřejněna v době, kdy byla série letištních časů přidělena, a že tato opatření měla za následek buď:

– částečné nebo úplné uzavření hranic, letiště nebo vzdušného prostoru během významné části příslušného plánovacího období, nebo

– vážné narušení schopnosti cestujících cestovat prostřednictvím kteréhokoli dopravce na dané přímé trati během podstatné části příslušného plánovacího období.“;

c) doplňují se nové pododstavce, které zní:

„Písmeno e) prvního pododstavce platí během období, během nějž platí opatření v něm uvedená a během dalších šesti týdnů, a to ve lhůtách uvedených ve třetím, čtvrtém a pátém pododstavci. Pokud však opatření uvedené v písmenu e) přestane platit méně než šest týdnů před koncem plánovacího období, použije se písmeno e) na zbytek šestitýdenního období pouze v případě, že letištní časy v následujícím plánovacím období jsou využity pro stejnou trať.

Písmeno e) prvního pododstavce se použije pouze na letištní časy využitě pro tratě, pro něž již byly využívány před zveřejněním opatření uvedených v písmenu e).

Písmeno e) prvního pododstavce přestane platit, pokud letecký dopravce využívající dotčené letištní časy přejde na trať, která není ovlivněna opatřeními orgánů veřejné moci.

Písmeno e) prvního pododstavce se použije na nejvýše dvě po sobě jdoucí plánovací období.“

4) Článek 10a se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Pro účely čl. 8 odst. 2 a čl. 10 odst. 2 považují koordinátoři letištní časy přidělené na období od 1. března 2020 do 27. března 2021 za využitě leteckým dopravcem, jemuž byly původně přiděleny.“;

b) vkládá se nový odstavec 2a, který zní:

„2a. S ohledem na období od 28. března 2021 do 30. října 2021 a pro účely čl. 8 odst. 2 a čl. 10 odst. 2, pokud letecký dopravce koordinátorovi uspokojivě prokáže, že s jeho povolením využil dotčenou sérii letištních časů, a to po nejméně 40 % času během plánovacího období, pro něž byla série přidělena, pak je letecký dopravce oprávněn využít stejnou sérii letištních časů na další odpovídající plánovací období.

S ohledem na období uvedené v prvním pododstavci je procentuální hodnota uvedená v čl. 10 odst. 4 a čl. 14 odst. 6 písm. a) 40 %.“;

c) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Na letištní časy s datem mezi 9. dubnem 2020 a 27. březnem 2021 se odstavec 1 použije pouze v případě, kdy letecký dopravce vrátil příslušné nevyužitě letištní časy koordinátorovi k novému přidělení ostatním leteckým dopravcům.“;

d) vkládá se nový odstavec 3a, který zní:

„3a. Odstavec 2a se nepoužije:

a) na sérii letištních časů přidělených leteckému dopravci na dané plánovací období, pokud tomuto dopravci nebyla přidělena stejná série letištních časů na předchozí odpovídající plánovací období;

b) na sérii letištních časů, které byly s účinkem od dotčeného plánovacího období vyměněny mezi leteckými dopravci v souladu s čl. 8a odst. 1 písm. c), a pokud výměna zahrnovala peněžní nebo jinou kompenzaci.“;

e) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Pokud Komise na základě údajů zveřejněných Eurocontrole, který je manažerem struktury vzdušného prostoru pro funkce sítě uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe, zjistí, že snížení úrovně letového provozu ve srovnání s úrovní v odpovídajícím období roku 2019 přetrvává a na základě prognóz Eurocontrolu týkajících se provozu pravděpodobně bude přetrvávat, a pokud na základě nejlepších dostupných vědeckých údajů rovněž zjistí, že tato situace je výsledkem dopadu pandemie COVID-19, přijme v souladu s článkem 12a akty v přenesené pravomoci za účelem odpovídající změny období uvedeného v odstavci 2a tohoto článku.

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 12a za účelem změny procentuálních hodnot uvedených v odstavci 2a tohoto článku v rozmezí mezi 0 a 80 %. Za tímto účelem Komise zváží změny, které ke kterým došlo od vstupu nařízení (EU) [2021/XXX odkaz na toto nařízení] v platnost, s ohledem na tyto prvky:

a) údaje o úrovních provozu a prognózách provozu zveřejněné Eurocontrole;

b) vývoj trendů v letovém provozu během plánovacího období, a to rovněž při zohlednění vývoje pozorovaného od začátku pandemie COVID-19 a

c) ukazatele související s poptávkou po osobní a nákladní letecké dopravě, včetně trendů týkajících se velikosti a využití letadlového parku a ukazatelů vytížení.

Akty v přenesené pravomoci podle tohoto odstavce se přijmou do 24. ledna na následující letní plánovací období a do 24. srpna na následující zimní plánovací období.“;

f) odstavec 5 se zrušuje;

g) doplňuje se nový odstavec 7, který zní:

„7. Během období uvedeného v odstavci 2a letečtí dopravci zpřístupní veškeré letištní časy, které nemají v plánu využít, koordinátorovi pro nové přidělení ostatním leteckým dopravcům, a to nejpozději tři týdny před datem využití.“

5) V článku 12a se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článku 10a je svěřena Komisi do 24. srpna 2024.“

6) Článek 14 se mění takto:

a) v odstavci 5 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„Členské státy zavedou a použijí účinné, odrazující a přiměřené sankce nebo rovnocenná opatření v případě, kdy letecký dopravce opakovaně a úmyslně nedodrží ustanovení čl. 10a odst. 7. Tyto sankce a opatření zahrnují možnost odebrat výhodu podle čl. 10a odst. 2a, pokud je to v jednotlivém případě odůvodněno.“;

b) v odstavci 6 se doplňuje nové písmeno c), které zní: „c) Pokud během období uvedeného v čl. 10a odst. 2a koordinátor na základě informací, které má k dispozici, zjistí, že letecký dopravce na letišti ukončil provoz a nadále není schopen využívat letištní časy, jež mu byly přiděleny, pak koordinátor tomuto leteckému dopravci poté, co jej vyslechne, odebere dotčenou sérii letištních časů na zbytek plánovacího období a umístí ji do fondu.“

Článek 2

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

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

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*