

SK

SK

SK



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 30.4.2008
KOM(2008) 227 v konečnom znení

**OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU
HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV**

**Oznámenie o uplatňovaní nariadenia Rady (EHS) č. 95/93 o spoločných pravidlách
pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva, v znení zmien
a doplnení**

OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV

Oznámenie o uplatňovaní nariadenia Rady (EHS) č. 95/93 o spoločných pravidlách pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva, v znení zmien a doplnení

(Text s významom pre EHP)

Úvod

Dňa 21. apríla 2004 prijali Parlament a Rada nariadenie (ES) č. 793/2004¹, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) č. 95/93 o spoločných pravidlách pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva (ďalej len „nariadenie“). Cieľom zmien a doplnení bolo zvýšiť účinnosť využitia obmedzenej kapacity na preťažených letiskách Spoločenstva bez toho, aby bolo zásadným spôsobom potrebné meniť existujúci systém pridelovania prevádzkových intervalov. Na tento účel boli v nariadení (ES) č. 793/2004 zavedené nové ustanovenia týkajúce sa prístupu nových účastníkov na trh, uplatňovania nariadenia a nezávislosti koordinátora.

Povinnosť členských štátov zaviesť sankcie na zabránenie zneužívania prevádzkových intervalov na koordinovaných letiskách prispela k lepšiemu využívaniu existujúcej kapacity. Proces pridelovania prevádzkových intervalov sa zlepšil vďaka novým alebo upraveným ustanoveniam, ako je napríklad nová definícia série prevádzkových intervalov, ďalšie posilnenie pravidla „využi alebo strat“, možnosť pre leteckých dopravcov zmeniť prevádzkové intervaly pred pridelením s cieľom zabezpečiť optimalizáciu letových plánov a viac voľnosti pre členské štáty čo sa týka zavedenia miestnych pravidiel a usmernení na preťažených letiskách v záujme efektívnejšieho využitia obmedzenej kapacity.

Aj napriek týmto novým ustanoveniam zainteresované strany a členské štáty zastávajú názor, že množstvo ustanovení sa ešte stále neuplatňuje v plnej miere.

Tento názor podporuje aj správa Komisie o uplatňovaní nariadenia o pridelovaní prevádzkových intervalov², v ktorej Komisia dospela k záveru, že je potrebné zabezpečiť lepšiu implementáciu v oblastiach, ktoré zainteresované strany považujú za obzvlášť problematické.

Po prvé, aj napriek povinnosti členských štátov zaručiť funkčnú a finančnú nezávislosť koordinátora na koordinovaných letiskách, sa stále vyskytujú prípady nedostatočného uplatňovania týchto požiadaviek v niektorých členských štátoch, čo by mohlo zabraňovať koordinátorovi, aby konal neutrálne, nediskriminačne a transparentne, ako sa uvádza v nadradení.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 793/2004 z 21. apríla 2004 (Ú. v. EÚ L 138, 30.4.2004, s. 50), ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) č. 95/93 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva (Ú. V. ES L 14, 22.1.1993).

² KOM(2007) 704, 15.11.2007.

Po druhé, v niektorých členských štátoch naďalej pretrvávajú výrazné problémy so zabezpečením plnej transparentnosti informácií týkajúcich sa pôvodných, požadovaných, pridelených a voľných prevádzkových intervalov, ktoré majú koordinátori a sprostredkovatelia letových plánov k dispozícii. Táto skutočnosť by mohla zabrániť efektívnejšiemu využívaniu prevádzkových intervalov a narúšať hospodársku súťaž, keďže nie všetky zainteresované strany majú rovnaký prístup k údajom o letových poriadkoch.

Po tretie, aj napriek tomu, že miestne usmernenia umožňujú zabezpečenie lepšieho využívania existujúcich prevádzkových intervalov na koordinovaných letiskách, malo by sa dbať na to, aby boli v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva.

Po štvrté, na mnohých preťažených letiskách Spoločenstva vymieňajú leteckí dopravcovia prevádzkové intervaly za peňažnú alebo inú protihodnotu. Existujú však pochybnosti o zlučiteľnosti takýchto výmen s nariadením.

Napokon, existuje väčšia potreba účinne zladit' prevádzkové intervaly a letové plány, aby sa zabránilo nedostatkom pri využívaní prevádzkových intervalov a zabezpečil sa súlad s nariadením. Na základe dostupných informácií sa zdá, že letové plány sú len málokedy systematicky overované porovnaním s prevádzkovými intervalmi aj napriek tomu, že nariadenie túto možnosť zabezpečuje.

Účelom tohto oznámenia je predložiť názory Komisie na uvedené skutočnosti. Toto oznámenie pritom čerpá zo skúseností Komisie, členských štátov a zainteresované strany, ktoré získali pri uplatňovaní pozmeneného nariadenia od jeho vstupu do platnosti 21. apríla 2004 a ďalej tieto skúsenosti spracúva.

1. NEZÁVISLOSŤ KOORDINÁTORA

Článok 4 ods. 2 písm. b) nariadenia ustanovuje, že „členský štát zodpovedný za koordinované letisko zabezpečí nezávislosť koordinátora na koordinovanom letisku funkčným oddelením koordinátora od akejkoľvek zainteresovanej strany. Systém financovania koordinátorových činností musí byť taký, aby bolo zaručené jeho nezávislé postavenie“.

Článok 4 ods. 2 písm. c) nariadenia ďalej ustanovuje, že členský štát musí zabezpečiť, aby „aby koordinátor konal podľa tohto nariadenia neutrálne, nediskriminačne a transparentne“.

Komisia sa domnieva, že nezávislosť koordinátora má zásadný význam pre správne vykonávanie jeho úloh v súlade s požiadavkami v článku 4 ods. 2 písm. c).

Komisia je toho názoru, že toto funkčné oddelenie okrem iného znamená, že koordinátor koná nezávisle od riadiaceho orgánu letiska, poskytovateľa služieb či akéhokoľvek leteckého dopravcu prevádzkujúceho lety z daného letiska, neprijíma od neho nijaké pokyny a nie je povinný mu podávať správy.

Komisia sa ďalej domnieva, že systém financovania činnosti koordinátora by mal byť stanovený tak, aby bol koordinátor finančne nezávislý na akejkoľvek strane, ktorej sa jeho činnosť priamo týka alebo má na jeho činnosti záujem. Je preto nevyhnutné, aby koordinátor viedol oddelené účtovníctvo a rozpočet a nebol pri financovaní svojej činnosti odkázaný výlučne na riadiaci orgán letiska, poskytovateľa služieb ani na žiadneho leteckého dopravcu.

2. VSTUP NOVÝCH DOPRAVCOV

Podľa článku 10 ods. 6 nariadenia prevádzkové intervaly vložené do fondu, ktorý koordinátor zostavil v súlade s článkom 10 ods. 1 musia byť rozdeľované medzi žiadajúcich leteckých dopravcov. 50 % týchto prevádzkových intervalov sa najprv pridelí novým dopravcom definovaným v článku 2 ods. b), pokiaľ nie sú požiadavky nových dopravcov nižšie než 50 %. Koordinátor zaobchádza so žiadosťami nových dopravcov a ostatných dopravcov spravodlivo, v súlade s koordinačnými obdobiami každého dňa letového plánu.

Otázkou je, či sa táto povinnosť, podľa ktorej je koordinátor povinný pridelovať prevádzkové intervaly presne v pomere 50:50, podľa článku 10 ods. 6, vzťahuje iba na prvé pridelovanie z fondu asi štyri mesiace pred začatím príslušného letného alebo zimného plánovacieho obdobia, alebo či platí aj počas plánovacieho obdobia. Objavili sa tvrdenia, že sa článok 10 ods. 6 vzťahuje iba na prvé pridelovanie z fondu a že potom môžu koordinátori intervaly pridelovať viac-menej vyváženým spôsobom na základe vlastného uváženia.

Podľa názoru Komisie článok 10 ods. 6 ani žiadne iné ustanovenie daného nariadenia neobmedzuje pôsobnosť tohto článku na prvé pridelovanie prevádzkových intervalov pred začatím plánovacích období. Komisia sa preto domnieva, že ustanovenia článku 10 ods. 6 by mali byť uplatňované trvalo a nepretržite počas celého plánovacieho obdobia.

3. TRANSPARENTNOSŤ ÚDAJOV LETOVÝCH PORIADKOV

Podľa článku 4 ods. 7 nariadenia „všetci sprostredkovatelia letových plánov a koordinátori spolupracujú pri odhaľovaní nezrovnalostí v letových plánoch.“

Článok 4 ods. 8 ďalej ustanovuje, že „koordinátor na požiadanie a v primeranej lehote bezplatne poskytne zainteresovaným stranám a najmä členom koordinačného výboru alebo pozorovateľom, buď v písomnej forme alebo akejkoľvek inej ľahko prístupnej forme tieto informácie:

- a) pôvodné prevádzkové intervaly podľa leteckých spoločností a chronologicky za všetkých leteckých dopravcov na letisku;
- b) leteckými dopravcami požadované prevádzkové intervaly (prvotné podania) podľa leteckých dopravcov a chronologicky za všetkých leteckých dopravcov;
- c) všetky pridelené prevádzkové intervaly a nevybavené žiadosti o prevádzkové intervaly, usporiadané jednotlivo v chronologickom slede, podľa leteckých dopravcov za všetkých leteckých dopravcov;
- d) zostávajúce voľné prevádzkové intervaly;
- e) úplné podrobnosti o kritériách, ktoré boli pri pridelovaní prevádzkových intervalov použité“.

Komisia považuje transparentnosť údajov za podstatnú, ak má byť zabezpečená nestrannosť postupu pri pridelovaní prevádzkových intervalov a ak sa má zaručiť, že konanie koordinátora bude zodpovedať požiadavkám podľa článku 4 ods. 2 písm. c). Komisia preto vyzýva členské štáty, aby zabezpečili, že činnosť koordinátorov je v úplnom súlade s požiadavkami stanovenými v článku 4 ods. 8.

Vzhľadom na to, že letecký dopravca prevádzkujúci lety na koordinovanom letisku potrebuje prevádzkové intervaly na odlet i na pristátie a tomu by malo zodpovedať aj plánovanie letov, aby sa zabezpečilo účinné využitie kapacity letiska aj vzdušného priestoru, kvalita údajov letových poriadkov uvedených v článku 4 ods. 8 závisí do značnej miery na spolupráci sprostredkovateľov letových plánov a koordinátorov, ako ustanovuje odstavec 7 uvedeného článku.

Komisia pripomína, že európski koordinátori spoločne vypracovali kombinovanú databázu, ktorá obsahuje údaje o všetkých pridelených prevádzkových intervaloch. Údaje do nej vkladajú takmer všetci koordinátori a sprostredkovatelia letových plánov a pre všetkých leteckých dopravcov je prístupná on-line a bez poplatku. Kvalita tejto databázy závisí na presnosti, úplnosti a aktuálnosti údajov. Pre zabezpečenie účinnej spolupráce medzi jednotlivými aktérmi je preto nanajvýš dôležité a nutné, aby koordinátori a sprostredkovatelia letových plánov riadne zaznamenávali údaje o letových poriadkoch do databázy, a tak si plnili svoje povinnosti podľa článku 4 ods. 7 a 8.

Komisia preto vyzýva členské štáty, aby povzbudzovali koordinátorov a sprostredkovateľov letových plánov k zadávaniu údajov o letových plánoch do kombinovanej databázy.

4. MIESTNE USMERNENIA

Článok 8 ods. 5 nariadenia ustanovuje, že „koordinátor zohľadní doplňujúce pravidlá a usmernenia stanovené leteckým dopravným odvetvím v celosvetovom rámci alebo v rámci Spoločenstva, ako aj miestne usmernenia navrhnuté koordinačným výborom a schválené členským štátom alebo ktorýmkoľvek iným príslušným orgánom zodpovedným za dané letisko za predpokladu, že tieto pravidlá a usmernenia nemajú vplyv na nezávislé postavenie koordinátora, sú v súlade s právom Spoločenstva a sú zamerané na zvýšenie efektívneho využitia kapacity letiska. Tieto pravidlá oznámi príslušný členský štát Komisii“.

Článok 5 ods. 1 a 3 ďalej ustanovuje, že miestne usmernenia navrhuje koordinačný výbor na žiadosť ktoréhokoľvek člena výboru a v súlade s jeho rokovacím poriadkom podľa článku 5 ods. 3.

Ako je výslovne uvedené v článku 5 ods. 1 písm. a) nariadenia, miestne usmernenia môžu zohľadňovať ekologické obmedzenia, vrátane obmedzení týkajúcich sa hluku. Všetky prepravné obmedzenia na tomto základe však musia byť v súlade s právom Spoločenstva.

Komisia sa domnieva, že je potrebné zabezpečiť predovšetkým súlad týchto obmedzení s článkom 9 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 2408/92 o prístupe leteckých dopravcov Spoločenstva k letovým trasám v rámci spoločenstva³, ktoré okrem iného vyžaduje, že nesmú diskriminovať na základe štátnej príslušnosti alebo totožnosti leteckých dopravcov a neovplyvnia príliš negatívne hospodársku súťaž medzi leteckými dopravcami.

³ Nariadenie Rady (EHS) č. 2408/92 z 23. júla 1992 o prístupe leteckých dopravcov Spoločenstva k letovým trasám v rámci Spoločenstva (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992).

Prepravné obmedzenia za účelom zníženia hluku by okrem toho mali byť v súlade so smernicou 2002/30/ES o pravidlách a postupoch zavedenia prevádzkových obmedzení podmienených hlukom na letiskách Spoločenstva⁴.

5. VÝMENA PREVÁDZKOVÝCH INTERVALOV

Článok 8a ods. 1 písm. c) nariadenia ustanovuje, že „prevádzkové intervaly môžu byť vymenené jeden za jeden medzi leteckými dopravcami“.

Tam, kde neexistuje transparentný trh s obmedzenými zdrojmi prevádzkových intervalov na preťažených letiskách, si príslušní leteckí dopravcovia často nie sú vedomí alternatívnych nákladov na prevádzkové intervaly, ktoré majú k dispozícii, ani s nimi nie sú konfrontovaní. V dôsledku čoho si letecký dopravca ponecháva podržať prevádzkový interval aj vtedy, ak jeho trhovú hodnotu výrazne prevyšuje hodnotu, ktorú letecký dopravca získa, ak si daný prevádzkový interval ponechá na vlastné použitie.

To potom znamená, že počet prevádzkových intervalov, ktoré sú k dispozícii pre nových dopravcov a pre príslušných leteckých dopravcov, ktorí chcú rozšíriť svoje služby, môže byť nižší, ako bol v opačnom prípade. V tejto súvislosti sa zdá, že uplatňovanie daného nariadenia zatiaľ dôsledne nevedie k čo najúčinniejšiemu využívaniu prevádzkových intervalov.

Komisia si je však vedomá skutočnosti, že výmena prevádzkových intervalov za peňažnú alebo inú protihodnotu (tzv. druhotné obchodovanie), prebieha na mnohých preťažených letiskách Spoločenstva. Prináša to so sebou aj isté výhody, predovšetkým pokiaľ ide o možnosť zaviesť na niektorých trasách dodatočné služby.

Aktuálne znenie nariadenia nespomína otázku výmeny za peňažnú alebo inú protihodnotu, ktorá by odrážala rozdiel v hodnote prevádzkových intervalov v závislosti od času a iných faktorov. Vzhľadom na to, že tieto výmeny nie sú jasne a vyslovene zakázané, neplánuje Komisia začať konanie vo veci porušenia právnych predpisov voči členským štátom, v ktorých tieto výmeny prebiehajú transparentným spôsobom pri dodržiavaní všetkých ostatných administratívnych požiadaviek na pridelovanie prevádzkových intervalov, ktoré sú ustanovené v platných právnych predpisoch.

Ak sa zistí, že z dôvodov hospodárskej súťaže alebo iných dôvodov je potrebná revízia súčasných právnych predpisov, predloží Komisia príslušný návrh.

6. SÚLAD MEDZI PREVÁDZKOVÝMI INTERVALMI A LETOVÝMI PLÁNMI

Článok 14 ods. 1 nariadenia ustanovuje, že „letový plán leteckých dopravcov môžu príslušné orgány manažmentu letovej prevádzky odmietnuť, ak letecký dopravca zamýšľa pristáť na koordinovanom letisku alebo z neho vzlietnuť počas koordinovaného obdobia bez toho, aby mu koordinátor pridelil prevádzkový interval“.

⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/30/ES o pravidlách a postupoch zavedenia prevádzkových obmedzení podmienených hlukom na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 85, 23.8.2002, s. 40).

Zo skúseností sa ukázalo, že overovanie letových plánov porovnaním s prevádzkovými intervalmi predovšetkým v oblasti všeobecného letectva, ktoré vykonávajú orgány riadenia letovej prevádzky a koordinátori, málokedy prebieha systematicky a dôsledne.

Ako je uvedené v „Akčnom pláne pre kapacitu, účinnosť a bezpečnosť letísk v Európe“⁵, vykonávací predpis pre manažment toku letovej prevádzky, ktorý má Komisia prijať v roku 2008 na základe článku 9 nariadenia (ES) č. 551/2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi⁶, bude zameraný na zlepšenie súladu medzi prevádzkovými intervalmi a letovými plánmi.

Účinný súlad medzi žiadosťami o jednotlivé prevádzkové intervaly a letovými plánmi je stále dôležitejší, predovšetkým v oblasti všeobecného letectva a obchodnej leteckej dopravy, pre ktorú sú charakteristické nepravidelné lety často mimo prideleného prevádzkového intervalu, alebo dokonca bez predchádzajúceho pridelenia prevádzkového intervalu z fondu prevádzkových intervalov. Výsledkom je, že tieto ad hoc lety môžu narušiť riadnu prevádzku koordinovaného letiska, na ktorom je snaha o udržanie súladu medzi prevádzkovými intervalmi a letovými plánmi a leteckí dopravcovia sú vyzývaní, aby svoje lety prevádzkovali počas pridelených prevádzkových intervalov.

Záver

Komisia dúfa, že toto oznámenie bude slúžiť ako motivácia k lepšiemu využívaniu obmedzenej kapacity na koordinovaných letiskách Spoločenstva.

Komisia bude aj naďalej sledovať fungovanie daného nariadenia a sústreďí sa na zabezpečenie jeho správneho uplatňovania členskými štátmi.

V súvislosti s uvedeným sledovaním Komisia zváži, či je potrebné podať návrh na zmenu a doplnenia nariadenia.

V rámci ďalšieho vývoja bude Komisia aj naďalej umožňovať, aby sa do problematiky pridelovania prevádzkových intervalov zapojili aj zainteresované strany a členské štáty. V tomto smere posluží Orgán Spoločenstva pre dohľad nad letiskami, ktorý bude založený v nasledujúcich mesiacoch, ako fórum umožňujúce kvalifikovaným stranám účasť na riešení otázok súvisiacich s pridelovaním prevádzkových intervalov.

⁵ KOM(2006) 819, 24.1.2004.

⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore) (Ú.v. ES L 96, 31.3.2004, s. 20).