



---

*Dokument ze zasedání*

---

**A8-0125/2018**

28.3.2018

**\*\*\*I**  
**ZPRÁVA**

o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o ochraně hospodářské soutěže v letecké dopravě a o zrušení nařízení (ES) č. 868/2004 (COM(2017)0289 – C8-0183/2017 – 2017/0116(COD))

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Zpravodaj: Markus Pieper

### ***Vysvětlivky***

- \* Postup konzultace
- \*\*\* Postup souhlasu
- \*\*\*I Řádný legislativní postup (první čtení)
- \*\*\*II Řádný legislativní postup (druhé čtení)
- \*\*\*III Řádný legislativní postup (třetí čtení)

(Druh postupu závisí na právním základu navrženém v návrhu aktu.)

### ***Pozměňovací návrhy k návrhu aktu***

#### **Pozměňovacích návrhy Parlamentu předložené ve dvou sloupcích**

Vypuštění textu je označeno ***tučnou kurzívou*** v levém sloupci. Nahrazení je označeno ***tučnou kurzívou*** v obou sloupcích. Nový text je označen ***tučnou kurzívou*** v pravém sloupci.

První a druhý řádek záhlaví každého pozměňovacího návrhu označují příslušnou část projednávaného návrhu aktu. Pokud se pozměňovací návrh týká existujícího aktu, který má být návrhem aktu pozměněn, je v záhlaví mimo to na třetím řádku uveden existující akt a na čtvrtém řádku ustanovení existujícího aktu, kterého se pozměňovací návrh týká.

#### **Pozměňovací návrhy Parlamentu v podobě konsolidovaného textu**

Nové části textu jsou označeny ***tučnou kurzívou***. Vypuštěné části textu jsou označeny symbolem ■ nebo přeškrtnuty. Nahrazení se vyznačují tak, že nový text se označí ***tučnou kurzívou*** a nahrazený text se vymaže nebo přeškrtně. Výjimečně se neoznačují změny výlučně technické povahy, které provedly příslušné útvary za účelem vypracování konečného znění.

## OBSAH

	<b>Strana</b>
NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU .....	5
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ .....	38
STANOVISKO HOSPODÁŘSKÉHO A MĚNOVÉHO VÝBORU .....	39
POSTUP V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU .....	56
JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU .....	57



## NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

**o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o ochraně hospodářské soutěže v letecké dopravě a o zrušení nařízení (ES) č. 868/2004 (COM(2017)0289 – C8-0183/2017 – 2017/0116(COD))**

**(Řádný legislativní postup: první čtení)**

*Evropský parlament,*

- s ohledem na návrh Komise předložený Evropskému parlamentu a Radě (COM(2017)0289),
  - s ohledem na čl. 294 odst. 2 a čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie, v souladu s nimiž Komise předložila svůj návrh Parlamentu (C8-0183/2017),
  - s ohledem na čl. 294 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie,
  - s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 17. ledna 2018 <sup>1</sup>,
  - po konzultaci s Výborem regionů,
  - s ohledem na článek 59 jednacího řádu,
  - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch a stanovisko Hospodářského a měnového výboru (A8-0125/2018),
1. přijímá níže uvedený postoj v prvním čtení;
  2. vyzývá Komisi, aby věc znovu postoupila Parlamentu, jestliže svůj návrh nahradí jiným textem, podstatně jej změní nebo má v úmyslu jej podstatně změnit;
  3. pověřuje svého předsedu, aby předal postoj Parlamentu Radě a Komisi, jakož i vnitrostátním parlamentům.

### **Pozměňovací návrh 1**

#### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 1**

*Znění navržené Komisí*

(1) Letectví ***má*** v ekonomice Unie zásadní ***rolí***. Představuje silný faktor pro hospodářský růst, pracovní místa, obchod a mobilitu. Během uplynulých desetiletí růst služeb v oblasti letecké dopravy významně

*Pozměňovací návrh*

(1) Letectví ***sehrává*** v ekonomice ***a v každodenních životech občanů*** Unie zásadní ***úlohu, jelikož se jedná o jedno z nejvýkonnějších a nejdynamičtějších odvětví evropského hospodářství.***

---

<sup>1</sup>

přispěl ke zlepšení konektivity v rámci Unie a se třetími zeměmi a působí jako významný pozitivní faktor pro celou ekonomiku Unie.

Představuje silný faktor pro hospodářský růst, pracovní místa *a* obchod a *cestovní ruch, jakož i pro konektivitu a mobilitu jak podniků, tak občanů, zejména v regionech Unie a mezi nimi*. Během uplynulých desetiletí růst služeb v oblasti letecké dopravy významně přispěl ke zlepšení konektivity v rámci Unie a se třetími zeměmi a působí jako významný pozitivní faktor pro celou ekonomiku Unie.

## Pozměňovací návrh 2

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 1 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(1a) Evropské odvětví letecké dopravy vytváří přibližně 2 miliony přímých pracovních míst a očekává se, že mezinárodní letecká doprava poroste do roku 2030 o zhruba 5 % ročně.**

## Pozměňovací návrh 3

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 1 b (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(1b) Pro Unii je zásadní zajistit účinnou ochranu různým odvětvím svého hospodářství i svým pracovníkům proti nekalým konkurenčním praktikám třetích zemí.**

## Pozměňovací návrh 4

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 2

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(2) Letečtí dopravci Unie se nacházejí v centru globální sítě spojující Evropu

(2) Letečtí dopravci Unie se nacházejí v centru globální sítě spojující Evropu

interně i se zbytkem světa. Mělo by jim být umožněno soutěžit s leteckými dopravci ze třetích zemí v prostředí otevřené a spravedlivé hospodářské soutěže *mezi všemi leteckými dopravci*. To *by přispělo* k zachování podmínek přispívajících k vysoké míře konektivity Unie.

interně i se zbytkem světa. Mělo by jim být umožněno soutěžit s leteckými dopravci ze třetích zemí v prostředí otevřené a spravedlivé hospodářské soutěže. *Je to nezbytné* k zachování podmínek přispívajících k vysoké míře konektivity Unie *a k zajištění transparentnosti, rovných podmínek a pokračující konkurenceschopnosti leteckých dopravců Unie, jakož i vysoké úrovně zaměstnanosti v evropském leteckém průmyslu*.

## Pozměňovací návrh 5

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 2 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(2a) Evropa představuje pro letecké dopravní společnosti ze třetích zemí více než 500 milionů potenciálních cestujících. Toto potenciální zvýšení objemu dopravy by se mělo zohledňovat při vyjednávání komplexních dohod jménem Unie o letecké dopravě se zbytkem světa.*

## Pozměňovací návrh 6

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 3

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(3) *Spravedlivá hospodářská soutěž* je významnou obecnou zásadou při poskytování služeb mezinárodní letecké dopravy. Na tuto zásadu upozorňuje Úmluva o mezinárodním civilním letectví (dále jen „Chicagská úmluva“), jejíž preambule uznává potřebu toho, aby služby mezinárodní letecké dopravy vycházely z „rovnosti příležitostí“. Článek 44 Chicagské úmluvy rovněž uvádí, že cílem Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) by měla být podpora rozvoje

(3) *V rámci intenzivní soutěže, která na celosvětové úrovni probíhá mezi aktéry letecké dopravy, je spravedlivá hospodářská soutěž nepostradatelnou* obecnou zásadou při poskytování služeb mezinárodní letecké dopravy. Na tuto zásadu upozorňuje Úmluva o mezinárodním civilním letectví (dále jen „Chicagská úmluva“), jejíž preambule uznává potřebu toho, aby služby mezinárodní letecké dopravy vycházely z „rovnosti příležitostí“. Článek 44

mezinárodní letecké dopravy, aby bylo „zajištěno, že každý smluvní stát má spravedlivou příležitost provozovat mezinárodní letecké společnosti“ a „aby se zamezilo diskriminaci mezi smluvními státy“.

Chicagské úmluvy rovněž uvádí, že cílem Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) by měla být podpora rozvoje mezinárodní letecké dopravy, aby bylo „zajištěno, že každý smluvní stát má spravedlivou příležitost provozovat mezinárodní letecké společnosti“ a „aby se zamezilo diskriminaci mezi smluvními státy“.

## **Pozměňovací návrh 7**

### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 3 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(3a) Otevření trhů a dopravní konektivita spolu jednoznačně souvisí, protože narušení hospodářské soutěže vede k přesunu dopravních toků. Letecké dopravní společnosti ze třetích zemí chtějí a potřebují přístup na letiště ve všech členských státech, jelikož evropský kontinent pro ně představuje potenciální trh s 500 miliony cestujících.**

## **Pozměňovací návrh 8**

### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 5**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(5) I přes dlouhodobé úsilí některých třetích zemí i Unie nebyly zásady spravedlivé hospodářské soutěže dosud definovány prostřednictvím konkrétních vícestranných pravidel, zejména v kontextu ICAO, ani v rámci dohod Světové obchodní organizace (WTO), z jejichž působnosti byly služby letecké dopravy do značné míry vyjmuty<sup>19</sup>.

(5) I přes dlouhodobé úsilí Unie a některých třetích zemí nebyly zásady spravedlivé hospodářské soutěže dosud definovány prostřednictvím konkrétních vícestranných pravidel, zejména v kontextu ICAO, ani v rámci dohod Světové obchodní organizace (WTO), z jejichž působnosti byly služby letecké dopravy do značné míry vyjmuty.

---

<sup>19</sup> Dohoda z Marrákeše, příloha 1B  
Všeobecná dohoda o obchodu službami

---

<sup>19</sup> Dohoda z Marrákeše, příloha 1B  
Všeobecná dohoda o obchodu službami



(GATS), příloha o službách letecké dopravy.

(GATS), příloha o službách letecké dopravy.

## Pozměňovací návrh 9

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 6 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(6a) Ve světle oznámení Spojeného království Evropské radě dne 29. března 2017, v němž informuje o svém záměru vystoupit z Evropské unie v souladu s článkem 50 Smlouvy o Evropské unii, by Evropská komise měla provést důkladné posouzení dopadů tohoto vystoupení na leteckou dopravu mezi Unií nebo jejími členskými státy a Spojeným královstvím s cílem zajistit co nejmenší možné narušení poskytování služeb letecké dopravy pro přepravce usazené v Unií a pro spotřebitele.**

## Pozměňovací návrh 10

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 7

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(7) Spravedlivá hospodářská soutěž mezi leteckými dopravci by měla být **pokud možno** řešena v kontextu dohod o letecké dopravě či službách letecké dopravy se třetími zeměmi. Většina dohod o letecké dopravě či službách letecké dopravy uzavřených mezi Unií nebo jejími členskými státy (či oběma) na jedné straně a třetími zeměmi na straně druhé však dosud odpovídající pravidla nestanoví. Při jednáních by se proto mělo zintenzivnit úsilí o zahrnutí ustanovení o spravedlivé hospodářské soutěži do stávajících a budoucích dohod o letecké dopravě či

(7) Spravedlivá hospodářská soutěž mezi leteckými dopravci by měla být **především** řešena v kontextu dohod o letecké dopravě či službách letecké dopravy se třetími zeměmi. Většina dohod o letecké dopravě či službách letecké dopravy uzavřených mezi Unií nebo jejími členskými státy (či oběma) na jedné straně a třetími zeměmi na straně druhé však dosud odpovídající pravidla nestanoví. Při jednáních by se proto mělo zintenzivnit úsilí o **bezodkladné** zahrnutí ustanovení o spravedlivé hospodářské soutěži do stávajících a budoucích dohod o letecké

službách letecké dopravy se třetími zeměmi.

dopravě či službách letecké dopravy se třetími zeměmi.

## **Pozměňovací návrh 11**

### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 7 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(7a) Dohody v oblasti letectví a toto nařízení by se měly doplňovat a usnadňovat dialog s dotčenými třetími stranami v zájmu účinného řešení sporů a obnovení spravedlivé hospodářské soutěže. V případech, v nichž dvoustranné dohody o letecké dopravě či službách letecké dopravy se třetími zeměmi zahrnují ustanovení o spravedlivé hospodářské soutěži nebo podobná ustanovení, nemělo by být vyčerpání postupů řešení sporů stanovených v těchto mezinárodních dohodách podmínkou pro zahájení řízení podle tohoto nařízení, a nemělo by být dotčeno právo Komise zahájit šetření s cílem zajistit doplňkovost mezi tímto nařízením a dvoustrannými dohodami.**

## **Pozměňovací návrh 12**

### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 7 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(7b) Kdykoli je to z účinných, přiměřených a odrazujících důvodů nezbytné nebo když je na základě dostupných skutečností zjištěno, že existuje hrozba újmy, a rovněž v případě složitých probíhajících šetření, mělo by být možné před ukončením řízení**

*přijmout dočasná nápravná opatření.*

## **Pozměňovací návrh 13**

### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 7 c (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(7c) *Iniciativa, podle níž by měla být zahájena vyjednávání o dohodách o letecké dopravě na úrovni Unie a o dvoustranných dohodách o bezpečnosti letectví se třetími zeměmi představujícími nově vznikající a strategické trhy (např. Čína, Japonsko, ASEAN, Turecko, Katar, Spojené arabské emiráty, Arménie, Mexiko, Bahrajn, Kuvajt, Omán a Saúdská Arábie), je vítaná a podporují se konstruktivní jednání. Nové dohody byly mít řádně uplatňovány a prosazovány všemi stranami a je třeba do nich začlenit ustanovení o spravedlivé hospodářské soutěži vycházející z mezinárodních standardů (ICAO, MOP). Komise a Rada se vyzývají k tomu, aby na základě ustanovení článku 218 SFEU do všech fází vyjednávání plně zapojily Parlament.***

## **Pozměňovací návrh 14**

### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 8**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(8) Spravedlivou hospodářskou soutěž mezi leteckými dopravci lze zajistit rovněž prostřednictvím vhodných právních předpisů Unie, jako je nařízení Rady (EHS) č. 95/93<sup>20</sup> a směrnice Rady 96/97/ES<sup>21</sup>. Do té míry, v níž spravedlivá hospodářská soutěž předpokládá ochranu leteckých dopravců Unie před některými praktikami používanými třetími zeměmi či dopravci třetích zemí, tuto otázku v současnosti řeší nařízení Evropského parlamentu a Rady

(8) Spravedlivou hospodářskou soutěž mezi leteckými dopravci lze zajistit rovněž prostřednictvím vhodných právních předpisů Unie, jako je nařízení Rady (EHS) č. 95/93<sup>20</sup> a směrnice Rady 96/97/ES<sup>21</sup>. Do té míry, v níž spravedlivá hospodářská soutěž předpokládá ochranu leteckých dopravců Unie před některými praktikami používanými třetími zeměmi či dopravci třetích zemí, tuto otázku v současnosti řeší nařízení Evropského parlamentu a Rady

(ES) č. 868/2004<sup>22</sup>. Nařízení (ES) č. 868/2004 se však ve vztahu ke svému základnímu obecnému cíli spravedlivé hospodářské soutěže ukázalo jako *nedostatečně efektivní*. Důvodem jsou zejména některá jeho pravidla týkající se zejména definice dotyčných praktik jiných než subvencování a požadavků na zahájení a provádění šetření. Nařízení (ES) č. 868/2004 navíc v rámci Unie nestanoví speciální interní postup ve vztahu k povinnostem obsaženým v dohodách o letecké dopravě či službách letecké dopravy, jichž je Unie stranou a jejichž účelem je zajistit spravedlivou hospodářskou soutěž. Vzhledem k množství a důležitosti změn, jež by byly k řešení těchto problémů nezbytné, je vhodné nařízení (ES) č. 868/2004 nahradit novým aktem.

---

<sup>20</sup> 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).

<sup>21</sup> Směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství (Úř. věst. L 272, 25.10.1996, s. 36).

<sup>22</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 868/2004 ze dne 21. dubna 2004 o ochraně před poskytováním dotací a před nekalými cenovými praktikami způsobujícími újmu leteckým dopravcům Společenství při poskytování leteckých služeb ze zemí, které nejsou členy Evropského společenství (Úř. věst. L 162, 30.4.2004, s. 1).

(ES) č. 868/2004<sup>22</sup>. Nařízení (ES) č. 868/2004 se však ve vztahu ke svému základnímu obecnému cíli spravedlivé hospodářské soutěže ukázalo jako *neefektivní*. Důvodem jsou zejména některá jeho pravidla týkající se zejména definice dotyčných praktik jiných než subvencování a požadavků na zahájení a provádění šetření. Nařízení (ES) č. 868/2004 navíc v rámci Unie nestanoví speciální interní postup ve vztahu k povinnostem obsaženým v dohodách o letecké dopravě či službách letecké dopravy, jichž je Unie stranou a jejichž účelem je zajistit spravedlivou hospodářskou soutěž. Vzhledem k množství a důležitosti změn, jež by byly k řešení těchto problémů nezbytné, je vhodné nařízení (ES) č. 868/2004 nahradit novým aktem.

---

<sup>20</sup> 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).

<sup>21</sup> Směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství (Úř. věst. L 272, 25.10.1996, s. 36).

<sup>22</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 868/2004 ze dne 21. dubna 2004 o ochraně před poskytováním dotací a před nekalými cenovými praktikami způsobujícími újmu leteckým dopravcům Společenství při poskytování leteckých služeb ze zemí, které nejsou členy Evropského společenství (Úř. věst. L 162, 30.4.2004, s. 1).

## Pozměňovací návrh 15

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 9

(9) V zájmu zachování podmínek přispívajících k vysoké míře konektivity Unie a zajištění spravedlivé hospodářské soutěže s leteckými dopravci ze třetích zemí jsou ***nadále*** nutné účinné, proporcionální a odrazující právní předpisy. Komisi by za tímto účelem měla být svěřena pravomoc provádět šetření a v případě nutnosti přijímat opatření. Tato opatření by měla být k dispozici buď pro případ, kdy došlo k porušení relevantních závazků na základě dohody, jíž je Unie stranou, nebo kdy praktiky ***ovlivňující*** hospodářskou soutěž způsobují nebo hrozí způsobit újmu leteckým dopravcům Unie.

(9) ***Konkurenceschopnost unijního odvětví letecké dopravy závisí na konkurenceschopnosti každé části hodnotového řetězce letectví a té lze dosáhnout pouze na základě souboru vzájemně se doplňujících politik. Unie by měla zahájit konstruktivní dialog se třetími zeměmi v zájmu nalezení základu pro spravedlivou hospodářskou soutěž. V zájmu zachování podmínek přispívajících k vysoké míře konektivity Unie a zajištění spravedlivé hospodářské soutěže s leteckými dopravci ze třetích zemí, a tím i zachování pracovních míst v rámci unijních společností letecké dopravy, jsou v tomto ohledu*** nutné účinné, proporcionální a odrazující právní předpisy. Komisi by za tímto účelem měla být svěřena ***účinná*** pravomoc provádět šetření a v případě nutnosti přijímat ***dočasná nebo definitivní*** opatření. Tato opatření by měla být k dispozici buď pro případ, kdy došlo k porušení relevantních závazků na základě dohody, jíž je Unie stranou, nebo kdy praktiky ***narušující*** hospodářskou soutěž způsobují nebo hrozí způsobit újmu leteckým dopravcům Unie.

## **Pozměňovací návrh 16**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 11**

(11) Aby byla Komise náležitě informována o možných skutečnostech odůvodňujících zahájení šetření, kterýkoli členský stát, dopravce Unie nebo sdružení leteckých dopravců Unie by měli být oprávněni vznést stížnost.

(11) Aby byla Komise náležitě informována o možných skutečnostech odůvodňujících zahájení šetření, kterýkoli členský stát, dopravce Unie nebo sdružení leteckých dopravců Unie by měli být oprávněni vznést stížnost, ***kteřá by měla být vyřešena v přiměřené lhůtě, tak aby v případě evropských leteckých společností nedocházelo ke ztrátám.***

## Pozměňovací návrh 17

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 11 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(11a) V zájmu účinné regulace, a obdobně jako v případě jiných unijních nástrojů na ochranu obchodu, je nezbytné, aby mohla Komise zahájit řízení na základě stížnosti předkládající důkazy prima facie o existenci hrozící újmy.**

## Pozměňovací návrh 18

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 12

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(12) Je důležité zajistit, aby se šetření mohlo vztahovat na co nejširší možný rozsah relevantních skutečností. Za tímto účelem by Komisi mělo být umožněno, aby **se souhlasem dotčené třetí země a dotčeného subjektu** třetí země prováděla šetření ve třetích zemích. Ze stejných důvodů a za stejným účelem by členské státy měly mít povinnost podporovat Komisi podle svých nejlepších schopností. Komise by měla šetření uzavřít na základě nejlepších dostupných důkazů.

(12) Je důležité zajistit, aby se šetření mohlo vztahovat na co nejširší možný rozsah relevantních skutečností. Za tímto účelem by Komisi mělo být umožněno, aby **ve spolupráci s dotčenou třetí zemí a dotčeným subjektem** třetí země prováděla šetření ve třetích zemích. Ze stejných důvodů a za stejným účelem by členské státy měly mít povinnost podporovat Komisi podle svých nejlepších schopností. Komise by měla šetření uzavřít **po shromáždění veškerých nezbytných informací od zúčastněných stran** na základě nejlepších dostupných důkazů.

## Pozměňovací návrh 19

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 13

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(13) Týká-li se šetření prováděné Komisí provozu, na nějž se vztahuje dohoda o letecké dopravě či službách letecké dopravy se třetí zemí, již Komise

(13) Týká-li se šetření prováděné Komisí provozu, na nějž se vztahuje dohoda o letecké dopravě či službách letecké dopravy se třetí zemí, již Komise

není stranou, mělo by být zajištěno, že Komise bude jednat s úplnou znalostí veškerých řízení zamýšlených či prováděných dotčeným členským státem na základě takové dohody a relevantních pro situaci, jíž se šetření Komise týká. Členské státy by proto měly mít povinnost Komisi příslušným způsobem informovat.

není stranou, mělo by být zajištěno, že Komise bude jednat s úplnou znalostí veškerých řízení zamýšlených či prováděných dotčeným členským státem na základě takové dohody a relevantních pro situaci, jíž se šetření Komise týká, **a to na základě kritérií spravedlivé hospodářské soutěže**. Členské státy by proto měly mít povinnost Komisi příslušným způsobem informovat.

## Pozměňovací návrh 20

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 15

#### *Znění navržené Komisí*

(15) Řízení podle tohoto nařízení by neměla být zahajována, případně by měla být uzavřena bez přijetí nápravných opatření, pokud by přijetí nápravných opatření bylo s ohledem na jejich dopad na jiné **osoby, zejména spotřebitele** nebo **podniky** v Unii, v rozporu se zájmem Unie. Řízení by rovněž měla být uzavřena bez přijetí opatření, pokud požadavky na taková opatření (již) nejsou splněny.

#### *Pozměňovací návrh*

(15) Řízení podle tohoto nařízení by neměla být zahajována, případně by měla být uzavřena bez přijetí nápravných opatření, pokud by přijetí nápravných opatření bylo s ohledem na jejich dopad na jiné **strany, včetně spotřebitelů, podniků** nebo **zaměstnanců v oblasti letectví** v Unii, v rozporu se zájmem Unie. **V této souvislosti a zejména v případě, že jsou zvažována nápravná opatření, mělo by být zachováno vysoké míry konektivity Unie prioritou.** Řízení by rovněž měla být uzavřena bez přijetí opatření, pokud požadavky na taková opatření (již) nejsou splněny.

## Pozměňovací návrh 21

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 15 a (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

**(15a) Při posuzování toho, zda je v zájmu Unie nutné zasáhnout, by Komise měla přihlížet ke stanoviskům všech**

*zainteresovaných stran. Aby bylo možné uspořádat takové konzultace se všemi zainteresovanými stranami a dát jim příležitost, aby se k věci vyjádřily, měly by být v oznámení o zahájení šetření uvedeny lhůty pro poskytnutí informací a pro podání žádosti o slyšení. Zainteresované strany by měly být obeznámeny s podmínkami zveřejňování informací, které podávají, a měly by mít možnost reagovat na připomínky jiných stran.*

## Pozměňovací návrh 22

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 17

*Znění navržené Komisí*

(17) **Zjištění újmy nebo** hrozby újmy dotčenému leteckému dopravci (dopravcům) Unie **by** mělo odrážet realistické posouzení situace, a mělo by proto vycházet ze všech relevantních faktorů, zejména faktorů relevantních pro situaci uvedeného dopravce (dopravců) a pro obecnou situaci dotčeného trhu letecké dopravy.

*Pozměňovací návrh*

(17) **Při rozhodování o tom, zda má být zahájeno šetření podle tohoto nařízení, by zjištění** hrozby újmy dotčenému leteckému dopravci (dopravcům) Unie **a újmy, která mu (jim) již skutečně vznikla,** mělo odrážet realistické posouzení situace, a mělo by proto vycházet ze všech relevantních faktorů, zejména faktorů relevantních pro situaci uvedeného dopravce (dopravců) a pro obecnou situaci dotčeného trhu letecké dopravy, **v souladu s obecně uznávanými postupy a při uplatňování nástrojů, jež mají zajistit spravedlivou hospodářskou soutěž, přičemž je nutné mít na paměti také otázky prevence a kompenzace zřetelně předvídatelné újmy a hrozby takové újmy v případě, že se jedná o praktiku porušující spravedlivou hospodářskou soutěž, o níž existují důkazy prima facie.**

## Pozměňovací návrh 23

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 18

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*



(18) Z důvodů administrativní efektivity a s ohledem na možné ukončení bez přijetí opatření by mělo být možné řízení pozastavit, pokud dotčená třetí země nebo dotčený subjekt třetí země podnikly rozhodné kroky s cílem odstranit dotyčné praktiky *ovlivňující* hospodářskou soutěž nebo výslednou újmu či hrozbu újmy.

## Pozměňovací návrh 24

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 19

#### *Znění navržené Komisí*

(19) Cílem nápravných opatření ve vztahu k praktikám *ovlivňujícím* hospodářskou soutěž je kompenzovat újmu, k níž dochází nebo jež hrozí v důsledku těchto praktik. Měly by proto mít podobu finančních poplatků nebo jiných opatření, která jsou schopna dosáhnout stejného účinku, jelikož mají měřitelnou peněžní hodnotu. To může zahrnovat opatření spočívající v pozastavení koncesí, dlužných služeb nebo jiných práv leteckého dopravce třetí země, pokud to nevede k porušení dohody o letecké dopravě či službách letecké dopravy uzavřené s dotčenou třetí zemí. ***V zájmu dodržení zásady proporcionality by opatření jakéhokoli druhu neměla překračovat rámec toho, co je nezbytné ke kompenzaci zjištěné újmy nebo hrozcí újmy.***

## Pozměňovací návrh 25

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 21

#### *Znění navržené Komisí*

(21) Situace, jejichž šetření probíhá podle tohoto nařízení, a jejich potenciální dopad na členské státy se mohou v

(18) Z důvodů administrativní efektivity a s ohledem na možné ukončení bez přijetí opatření by mělo být možné řízení pozastavit, pokud dotčená třetí země nebo dotčený subjekt třetí země podnikly rozhodné kroky s cílem odstranit dotyčné praktiky *narušující* hospodářskou soutěž nebo výslednou újmu či hrozbu újmy.

#### *Pozměňovací návrh*

(19) Cílem nápravných opatření ve vztahu k praktikám *narušujícím* hospodářskou soutěž je kompenzovat újmu, k níž dochází nebo jež hrozí v důsledku těchto praktik. Měly by proto mít podobu finančních poplatků nebo jiných opatření, která jsou schopna dosáhnout stejného účinku, jelikož mají měřitelnou peněžní hodnotu. To může zahrnovat opatření spočívající v pozastavení koncesí, dlužných služeb nebo jiných práv leteckého dopravce třetí země, pokud to nevede k porušení dohody o letecké dopravě či službách letecké dopravy uzavřené s dotčenou třetí zemí.

#### *Pozměňovací návrh*

(21) Situace, jejichž šetření probíhá podle tohoto nařízení, a jejich potenciální dopad na členské státy se mohou v

závislosti na okolnostech lišit. Nápravná opatření se proto mohou podle případu uplatnit na jeden nebo více členských států **nebo** se **mohou** omezit na určitou zeměpisnou oblast.

závislosti na okolnostech lišit. Nápravná opatření se proto mohou podle případu uplatnit na jeden nebo více členských států, **mohou** se omezit na určitou zeměpisnou oblast **nebo omezit časově nebo může být stanoveno, že budou platit od pozdějšího data, jestliže lze určit přesný okamžik, od něhož by se z hrozby újmy stala skutečná újma.**

## Pozměňovací návrh 26

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 22 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(22a) Komise by měla každoročně informovat Evropský parlament a Radu o provádění tohoto nařízení. Zpráva by měla zahrnovat informace o uplatňování nápravných opatření, zastavení šetření bez přijetí nápravných opatření, probíhajících šetřeních, přezkumech a spolupráci s členskými státy, zainteresovanými stranami a třetími zeměmi. Při zacházení s touto zprávou by se měla zachovávat náležitá míra důvěrnosti.*

## Pozměňovací návrh 27

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 23

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(23) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž efektivní ochrany před porušením použitelných mezinárodních závazků a proti újmě nebo hrozbě újmy jednomu nebo více leteckých dopravců Unie způsobené praktikami **ovlivňujícími** hospodářskou soutěž používaných třetími zeměmi nebo subjekty třetí země, přičemž tato ochrana je všem dopravcům Unie poskytována za rovných podmínek na základě jednotných kritérií a postupů,

(23) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž efektivní ochrany před porušením použitelných mezinárodních závazků a proti újmě nebo hrozbě újmy jednomu nebo více leteckých dopravců Unie způsobené praktikami **narušujícími** hospodářskou soutěž používaných třetími zeměmi nebo subjekty třetí země, přičemž tato ochrana je všem dopravcům Unie poskytována za rovných podmínek na základě jednotných kritérií a postupů,

nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich může být lépe dosaženo na úrovni Unie, smí Unie 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.

nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich může být lépe dosaženo na úrovni Unie, smí Unie 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: ***jeho cílem není ani zavést standardy pro dopravce ze třetích zemí, například pokud jde o subvence, stanovením restriktivnějších povinností, než jsou povinnosti vztahující se na dopravce z Unie.***

## Pozměňovací návrh 28

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 23 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***(23a) Komise by měla navrhnout posílení pravidel, kritérií a opatření týkajících se spravedlivé hospodářské soutěže v Unii, a to nejen v rámci svého vnitřního odvětví letecké dopravy, ale také v rámci odvětví intermodální dopravy.***

## Pozměňovací návrh 29

### Návrh nařízení Článek 1

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

Článek 1

Článek 1

Předmět

Předmět ***a oblast působnosti***

1. Toto nařízení stanoví pravidla pro provádění šetření ze strany Komise a pro přijímání nápravných opatření v souvislosti s porušením použitelných mezinárodních závazků a praktikami ***ovlivňujícími*** hospodářskou soutěž mezi leteckými dopravci Unie a ostatními leteckými

1. Toto nařízení stanoví pravidla pro provádění šetření ze strany Komise a pro přijímání nápravných opatření v souvislosti s porušením použitelných mezinárodních závazků a praktikami ***narušujícími*** hospodářskou soutěž mezi leteckými dopravci Unie a ostatními leteckými

dopravci, které leteckým dopravcům Unie způsobují újmu nebo hrozbu újmy.

2. Použitím tohoto nařízení není dotčen článek 12 nařízení (EHS) č. 95/93 a článek 20 směrnice 96/67/ES.

### **Pozměňovací návrh 30**

#### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 2 – odst. 1 – písm. d**

*Znění navržené Komisí*

d) „zainteresovanou stranou“ jakákoli fyzická nebo právnická osoba nebo jakýkoli úřední subjekt bez ohledu na to, zda má právní subjektivitu, s pravděpodobným významným zájmem na výsledku řízení;

### **Pozměňovací návrh 31**

#### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 2 – odst. 1 – písm. d a (nové)**

*Znění navržené Komisí*

dopravci, které leteckým dopravcům Unie způsobují újmu nebo hrozbu újmy.

2. Použitím tohoto nařízení není dotčen článek 12 nařízení (EHS) č. 95/93 a článek 20 směrnice 96/67/ES.

*Pozměňovací návrh*

d) „zainteresovanou stranou“ jakákoli fyzická nebo právnická osoba nebo jakýkoli úřední subjekt bez ohledu na to, zda má právní subjektivitu, s pravděpodobným významným zájmem na výsledku řízení, **mezi něž patří mimo jiné letečtí dopravci;**

*Pozměňovací návrh*

**da) „dotčeným členským státem“ členský stát,**

**i) který vystavuje evropským dopravcům licenci k provozování letecké dopravy podle nařízení (ES) č. 1008/2008;**

**ii) podle jehož dohod o letecké dopravě, případně obchodních dohod obsahujících ustanovení pro odvětví letecké dopravy, evropské letečtí dopravci uskutečňují svůj provoz;**

### **Pozměňovací návrh 32**

#### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 2 – odst. 1 – písm. e**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

e) „subjektem třetí země“ jakákoli fyzická nebo právnická osoba, zisková či nezisková, nebo jakýkoli úřední subjekt bez ohledu na to, zda má právní subjektivitu, spadající pod jurisdikci třetí země, bez ohledu na, zda je kontrolován(a) vládou třetí země, či nikoli, jenž/jež je přímo či nepřímo zapojen(a) do služeb letecké dopravy nebo souvisejících služeb nebo do poskytování infrastruktury či služeb používaných k poskytování služeb letecké dopravy či souvisejících služeb;

e) „subjektem třetí země“ jakákoli fyzická nebo právnická osoba, zisková či nezisková, nebo jakýkoli úřední subjekt bez ohledu na to, zda má právní subjektivitu, spadající pod jurisdikci třetí země, bez ohledu na, zda je kontrolován(a) vládou třetí země, či nikoli, jenž/jež je přímo či nepřímo zapojen(a) do služeb letecké dopravy nebo souvisejících služeb nebo do poskytování infrastruktury či služeb používaných k poskytování služeb letecké dopravy či souvisejících služeb, **včetně společných podniků a sdružení skládajících se výlučně z leteckých dopravců z třetích zemí;**

### Pozměňovací návrh 33

#### Návrh nařízení

#### Čl. 2 – odst. 1 – písm. f a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**fa) „hrozbou újmy“ újma, která bezprostředně hrozí nebo kterou lze předpokládat v blízké budoucnosti s pravděpodobností hraničící s jistotou;**

### Pozměňovací návrh 34

#### Návrh nařízení

#### Čl. 2 – odst. 1 – písm. f b (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**fb) „dočasnými nápravnými opatřeními“ opatření dočasné povahy, která směřují proti leteckému dopravci ze třetí země, jsou přiměřená dané hrozbě, jejich výhradním účelem je zabránit nezvratné újmě a která Komise přijímá v úvodu řízení na základě dostupných skutečností, přičemž musí být odvolána nejpozději do uzavření šetření;**

### Pozměňovací návrh 35

## Návrh nařízení

### Čl. 2 – odst. 1 – písm. h – bod i – bod 3

#### *Znění navržené Komisí*

3) vláda nebo jiná veřejná organizace, včetně podniků ovládaných veřejnými orgány, poskytuje zboží či služby nebo nakupuje zboží či služby;

#### *Pozměňovací návrh*

3) vláda nebo jiná veřejná organizace, včetně podniků ovládaných veřejnými orgány, poskytuje zboží či služby, **kteřé nejsou součástí obecné infrastruktury**, nebo nakupuje zboží či služby;

### Pozměňovací návrh 36

## Návrh nařízení

### Článek 2 a (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

#### **Článek 2a**

**1. Při určování zájmu Unie musí být upřednostněna potřeba obnovit účinnou a spravedlivou hospodářskou soutěž, zajistit transparentnost, vyhnout se jakémukoli narušení vnitřního trhu, předejít zhoršení sociálně-ekonomické situace členských států a zachovat pro cestující a Unii vysokou míru konektivity.**

**2. Komise v konkrétním případě na základě zhodnocení všech rozličných zájmů posuzovaných jako celek určí, zda si zájem Unie žádá zásah, či nikoli, přičemž posoudí i sociálně-ekonomický aspekt; K tomuto určení dospěje pouze tehdy, pokud byla všem stranám dána příležitost předložit své stanovisko ve stanovené lhůtě v souladu s odstavcem 3. Tato možnost může, avšak nemusí být využita. Zjištění zájmu Unie nemá vliv na oprávnění Komise zahájit šetření podle článku 3. Dospěje-li Komise na základě všech předložených informací jednoznačně k názoru, že není v zájmu Unie uplatnit nápravná opatření, tato opatření nebudou přijata.**

**3. Aby byl Komisi k dispozici pevný**

*základ pro to, aby mohla zohlednit všechna stanoviska, mohou se stěžovatelé a zainteresované strany ve lhůtě stanovené v oznámení o zahájení šetření přihlásit a předložit Komisi informace. V zájmu zajištění transparentnosti konzultací jsou tyto informace, či jejich souhrn, zpřístupněny dalším stranám uvedeným v tomto článku, které mohou na tyto informace reagovat.*

*4. Při určování zájmu Unie mohou strany, které jednaly podle odstavce 3, podat žádost o slyšení. Žádosti se vyhová, pokud v ní budou uvedeny důvody, pro které by s ohledem na zájem Unie měly být strany vyslechnuty. Kromě toho se strany mohou vyjádřit k uplatnění jakýchkoli nápravných opatření a na tato vyjádření mohou další strany reagovat.*

*5. Komise předložené informace prošetří, zejména pak jejich výpovědní hodnotu, a postoupí výsledky svého šetření Parlamentu a Radě podle článku 15a (nový) a v souladu s nařízením (EU) č. 182/2011.*

## Pozměňovací návrh 37

### Návrh nařízení

#### Čl. 3 – odst. 1

##### *Znění navržené Komisí*

1. Na základě písemné stížnosti podané členským státem, **dopravcem** Unie nebo sdružením leteckých dopravců Unie v souladu s odstavcem 2, nebo z vlastní iniciativy Komise, se zahájí šetření, existují-li důkazy prima facie o **kterémkoli z těchto případů**:

- a) Porušení použitelných mezinárodních závazků;
- b) existenci všech těchto okolností:
- i) praktiky **ovlivňující** hospodářskou

##### *Pozměňovací návrh*

1. Na základě písemné stížnosti podané členským státem, **jedním či více dopravci** Unie nebo sdružením leteckých dopravců Unie v souladu s odstavcem 2, nebo z vlastní iniciativy Komise, se zahájí šetření, existují-li **spolehlivé** důkazy prima facie o **kterýchkoli skutečnostech uvedených v následujícím taxativním seznamu**:

- a) porušení použitelných mezinárodních závazků;
- b) existenci všech těchto okolností:
- i) praktiky **narušující** hospodářskou

soutěž, používané třetí zemí nebo subjektem třetí země;

ii) újma nebo hrozba újmy jednomu nebo více leteckým dopravcům Unie;

iii) kauzální spojení mezi údajnou praktikou a údajnou újmu či hrozbou újmy.

soutěž používaných třetí zemí nebo subjektem třetí země;

ii) újma nebo hrozba újmy jednomu nebo více leteckým dopravcům Unie;

iii) kauzální spojení mezi údajnou praktikou a údajnou újmu či hrozbou újmy.

### Pozměňovací návrh 38

#### Návrh nařízení

##### Čl. 3 – odst. 3

###### *Znění navržené Komisí*

3. Komise **v rámci možností** přezkoumá správnost a adekvátnost informací, jež jsou uvedeny ve stížnosti nebo jež má Komise k dispozici, aby stanovila, zda existuje dostatek důkazů pro zahájení šetření v souladu s odstavcem 1.

### Pozměňovací návrh 39

#### Návrh nařízení

##### Čl. 3 – odst. 4

###### *Znění navržené Komisí*

4. Komise se může rozhodnout šetření nezahájit, pokud **by přijetí opatření v souladu s článkem 10 nebo 13 bylo v rozporu se zájmem Unie nebo domnívá-li se Komise, že** skutečnosti uvedené ve stížnosti neupozorňují na systémový problém ani nemají významný dopad na jednoho nebo více leteckých dopravců Unie.

###### *Pozměňovací návrh*

3. Komise **včasně** přezkoumá správnost a adekvátnost informací, jež jsou uvedeny ve stížnosti nebo jež má Komise k dispozici, aby stanovila, zda existuje dostatek důkazů pro zahájení šetření v souladu s odstavcem 1.

###### *Pozměňovací návrh*

4. Komise se může rozhodnout šetření nezahájit, pokud skutečnosti uvedené ve stížnosti neupozorňují na systémový problém ani nemají významný dopad na jednoho nebo více leteckých dopravců Unie **a jsou nepodložené**.



## Pozměňovací návrh 40

### Návrh nařízení

#### Čl. 3 – odst. 4 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**4a. Rozhodnutí nezahájit šetření podle článku 4 musí být řádně odůvodněno. Toto rozhodnutí se zveřejní v Úředním věstníku Evropské unie. Evropský parlament může Komisi vyzvat, aby své rozhodnutí blíže odůvodnila. Stěžovatelé se mohou proti tomuto rozhodnutí odvolat do 60 dnů od jeho zveřejnění.**

## Pozměňovací návrh 41

### Návrh nařízení

#### Čl. 3 – odst. 5

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

5. Jsou-li předložené důkazy pro účely odstavce 1 nedostatečné, Komise o tom stěžovatele informuje do 60 dnů od data podání stížnosti. Stěžovateli se poskytne **30** dnů na to, aby poskytl dodatečné důkazy. Pokud tak stěžovatel v dané lhůtě neučiní, může se Komise rozhodnout šetření nezahájit.

5. Jsou-li předložené důkazy pro účely odstavce 1 nedostatečné, Komise o tom stěžovatele informuje do 60 dnů od data podání stížnosti. Stěžovateli se poskytne **60** dnů na to, aby poskytl dodatečné důkazy. Pokud tak stěžovatel v dané lhůtě neučiní, může se Komise rozhodnout šetření nezahájit.

## Pozměňovací návrh 42

### Návrh nařízení

#### Čl. 3 – odst. 6

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

6. **Komise** rozhodne o zahájení šetření v souladu s odstavcem 1 do **šesti** měsíců od podání stížnosti.

6. **Aniž jsou dotčena ustanovení odstavců 4 a 5, Komise** rozhodne o zahájení šetření v souladu s odstavcem 1 do **čtyř** měsíců od podání stížnosti.

## Pozměňovací návrh 43

### Návrh nařízení

#### Čl. 3 – odst. 7

##### *Znění navržené Komisí*

7. Při dodržení odstavce 4 platí, že pokud má Komise za to, že existují dostatečné důkazy odůvodňující zahájení šetření, podnikne tyto kroky:

- a) zahájí řízení;
- b) zveřejní oznámení v Úředním věstníku Evropské unie; oznámení informuje o zahájení šetření, uvádí rozsah šetření, použitelné mezinárodní závazky, jež byly údajně porušeny, nebo třetí zemi či subjekt třetí země, jejíž/jehož praktiky údajně **ovlivnily** hospodářskou soutěž, údajnou újmu či hrozbu újmy a dotčené(ho) letecké(ho) dopravce Unie, jakož i období, během něhož se mohou přihlásit zainteresované strany, jež mohou písemně předložit svá stanoviska či informace nebo mohou požádat Komisi o slyšení;
- c) zahájení řízení oficiálně oznámí zástupcům dotčené třetí země a dotčenému subjektu třetí země;
- d) informuje stěžovatele a výbor podle článku 15 o zahájení šetření.

##### *Pozměňovací návrh*

7. Při dodržení odstavce 4 platí, že pokud má Komise za to, že existují dostatečné důkazy odůvodňující zahájení šetření, podnikne tyto kroky:

- a) zahájí řízení;
- b) zveřejní oznámení v Úředním věstníku Evropské unie; oznámení informuje o zahájení šetření, uvádí rozsah šetření, použitelné mezinárodní závazky, jež byly údajně porušeny, nebo třetí zemi či subjekt třetí země, jejíž/jehož praktiky údajně **narušily** hospodářskou soutěž, údajnou újmu či hrozbu újmy a dotčené(ho) letecké(ho) dopravce Unie, jakož i období, během něhož se mohou přihlásit zainteresované strany, jež mohou písemně předložit svá stanoviska či informace nebo mohou požádat Komisi o slyšení; ***Uvedené období nesmí být kratší než 30 dnů.***
- c) zahájení řízení oficiálně oznámí zástupcům dotčené třetí země a dotčenému subjektu třetí země;
- d) informuje stěžovatele a výbor podle článku 15 o zahájení šetření.

## Pozměňovací návrh 44

### Návrh nařízení

#### Čl. 4 – odst. 2 – písm. b

##### *Znění navržené Komisí*

b) zda praktiky používané třetí zemí nebo subjektem třetí země, jež **mají vliv na** hospodářskou soutěž, způsobily dotčenému leteckému dopravci (dopravcům) Unie

##### *Pozměňovací návrh*

b) zda praktiky používané třetí zemí nebo subjektem třetí země, jež **narušují** hospodářskou soutěž, způsobily dotčenému leteckému dopravci (dopravcům) Unie

újmou nebo hrozbu újmy.

újmou nebo hrozbu újmy.

## Pozměňovací návrh 45

### Návrh nařízení

#### Čl. 4 – odst. 2 – písm. b a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*ba) zda by to mohlo mít negativní dopad na leteckou konektivitu určitého regionu, členského státu nebo skupiny členských států či společného evropského leteckého prostoru vytvořeného dohodou o vytvoření společného evropského leteckého prostoru<sup>1a</sup>, a tedy i na spotřebitele. ;*

*pro účely ustanovení písmene ba) musí být dopad na leteckou konektivitu Unie prošetřen s ohledem na zájem Unie před tím, než bude vydáno rozhodnutí přijmout nápravná opatření v souladu s článkem 13;*

---

<sup>1a</sup> Úř. věst. L 285, 16.10.2006, s. 3.

## Pozměňovací návrh 46

### Návrh nařízení

#### Čl. 4 – odst. 3

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

3. Komise si ***může vyžádat*** veškeré informace, které považuje k provedení šetření za nezbytné, a ***může ověřovat*** správnost informací, které získala, u dotčeného leteckého dopravce (dopravců) Unie nebo u dotčené třetí země či dotčeného subjektu třetí země.

3. Komise si ***vyžádá*** veškeré informace, které považuje k provedení šetření za nezbytné, a ***ověří*** správnost informací, které získala, u dotčeného leteckého dopravce (dopravců) Unie nebo u dotčené třetí země či dotčeného subjektu třetí země.

## Pozměňovací návrh 47

### Návrh nařízení

#### Čl. 4 – odst. 5

##### *Znění navržené Komisí*

5. Jeví-li se to jako nezbytné, může Komise provádět šetření na území dotčené třetí země, pokud vláda dotčené třetí země a dotčený subjekt třetí země byly oficiálně informovány **a pokud k tomu daly souhlas**.

##### *Pozměňovací návrh*

5. Jeví-li se to jako nezbytné, může Komise provádět šetření na území dotčené třetí země **nebo jiné třetí země**, pokud vláda dotčené třetí země a dotčený subjekt třetí země byly oficiálně informovány.

## Pozměňovací návrh 48

### Návrh nařízení

#### Čl. 7 – odst. 1

##### *Znění navržené Komisí*

V případech, kdy je přístup k nezbytným informacím odepřen, nebo pokud nejsou informace poskytnuty v příslušných lhůtách, nebo pokud pro šetření existují významné překážky, **formulují se zjištění** na základě dostupných skutečností. Zjistí-li Komise, že byly předloženy nepravdivé nebo zavádějící informace, nebere se na tyto informace zřetel.

##### *Pozměňovací návrh*

V případech, kdy je přístup k nezbytným informacím odepřen, nebo pokud nejsou informace poskytnuty v příslušných lhůtách, **pokud dotčená třetí země neumožnila přístup na své území za účelem provedení šetření**, nebo pokud pro šetření existují významné překážky, **může Komise přijmout dočasná nápravná opatření** na základě dostupných skutečností **a důkazů předložených v souladu s článkem 3**. Zjistí-li Komise, že byly předloženy nepravdivé nebo zavádějící informace, nebere se na tyto informace zřetel.

## Pozměňovací návrh 49

### Návrh nařízení

#### Článek 9

### Článek 9

Doba trvání řízení a pozastavení

1. Řízení se uzavře do dvou let. Tuto dobu lze v náležitě odůvodněných případech prodloužit.
2. V naléhavých případech, například v situacích, kdy existuje riziko okamžité a nezvratné újmy leteckému dopravci (dopravcům) Unie, může být řízení zkráceno na **jeden rok**.
3. Komise **může** řízení **pozastavit**, pokud dotčená třetí země nebo dotčený subjekt třetí země podnikly rozhodné kroky s cílem odstranit podle situace:
  - a) v případě porušení použitelného mezinárodního závazku, toto porušení;
  - b) v případě praktik **ovlivňujících** hospodářskou soutěž, buď tyto praktiky, nebo újmu či hrozbu újmy dotčenému leteckému dopravci (dopravcům) Unie.
4. Pokud po uplynutí přiměřené doby nedošlo k odstranění porušení použitelného mezinárodního závazku nebo praktik **ovlivňujících** hospodářskou soutěž, újmy či hrozby újmy dotčenému leteckému dopravci (dopravcům) Unie, **může** Komise v řízení **pokračovat**.

### Pozměňovací návrh 50

#### Návrh nařízení Článek 10

### Článek 9

Doba trvání řízení a pozastavení

1. Řízení se uzavře do dvou let. Tuto dobu lze v náležitě odůvodněných případech prodloužit.

***1a. Šetření bude ukončeno do dvanácti měsíců. Tuto dobu lze v náležitě odůvodněných případech prodloužit.***
2. V naléhavých případech, například v situacích, kdy existuje riziko okamžité a nezvratné újmy leteckému dopravci (dopravcům) Unie, může být řízení zkráceno na **šest měsíců, nebo může Komise v krajním případě přijmout dočasná nápravná opatření s cílem zabránit této újmě nebo ji kompenzovat**.
3. Komise řízení **pozastaví**, pokud dotčená třetí země nebo dotčený subjekt třetí země podnikly rozhodné kroky s cílem odstranit podle situace:
  - a) v případě porušení použitelného mezinárodního závazku, toto porušení;
  - b) v případě praktik **narušujících** hospodářskou soutěž, buď tyto praktiky, nebo újmu či hrozbu újmy dotčenému leteckému dopravci (dopravcům) Unie.
4. Pokud po uplynutí přiměřené doby nedošlo k odstranění porušení použitelného mezinárodního závazku nebo praktik **narušujících** hospodářskou soutěž, újmy či hrozby újmy dotčenému leteckému dopravci (dopravcům) Unie, **pokračuje** Komise v řízení, **avšak nikoli déle než šest měsíců**.

## Článek 10

### Uzavření řízení

1. Je-li stížnost stažena, **může Komise** šetření prováděné podle článku 4 **ukončit** bez přijetí nápravných opatření.

2. Komise prostřednictvím prováděcích aktů ukončí šetření prováděné podle článku 4 bez přijetí nápravných opatření ve kterémkoli z těchto případů:

a) Komise dospěje k závěru, že nedošlo k porušení použitelných mezinárodních závazků;

b) Komise dospěje k závěru, že přijetí nápravných opatření by bylo v rozporu se zájmem Unie;

c) Unie a dotčená třetí země v souladu s relevantními mechanismy stanovenými v příslušné dohodě nebo ujednání nebo podle příslušného mezinárodního práva veřejného dospěly k uspokojivé nápravě. Prováděcí akty podle prvního pododstavce se přijmou poradním postupem podle čl. 15 odst. 2.

3. Aniž jsou dotčena příslušná ustanovení Smlouvy o fungování Evropské unie a při dodržení odstavců 1 a 2 Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme nápravná opatření, pokud šetření určí, že došlo k porušení použitelných mezinárodních závazků.

Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 15 odst. 2.

4. Pokud akt obsahující použitelné mezinárodní závazky vyžaduje, aby byl před přijetím jakéhokoli opatření nejprve vyčerpán mezinárodní postup pro konzultaci nebo pro řešení sporů, musí být tento postup nejprve vyčerpán a jakékoli rozhodnutí přijaté v souladu s odstavcem 3 zohlední jeho výsledky.

## Článek 10

### Uzavření řízení

1. Je-li stížnost stažena, **Komise posoudí, zda je třeba přijmout rozhodnutí ukončit** šetření prováděné podle článku 4 bez přijetí nápravných opatření.

2. Komise prostřednictvím prováděcích aktů ukončí šetření prováděné podle článku 4 bez přijetí nápravných opatření ve kterémkoli z těchto případů:

a) Komise dospěje k závěru, že nedošlo k porušení použitelných mezinárodních závazků;

b) Komise dospěje k závěru, že přijetí nápravných opatření by bylo v rozporu se zájmem Unie;

c) Unie a dotčená třetí země v souladu s relevantními mechanismy stanovenými v příslušné dohodě nebo ujednání nebo podle příslušného mezinárodního práva veřejného dospěly k uspokojivé nápravě. Prováděcí akty podle prvního pododstavce se přijmou poradním postupem podle čl. 15 odst. 2 **poté, co je informován Evropský parlament a příslušné zainteresované strany.**

3. Aniž jsou dotčena příslušná ustanovení Smlouvy o fungování Evropské unie a při dodržení odstavců 1 a 2 Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme **poté, co informuje Parlament,** nápravná opatření, pokud šetření určí, že došlo k porušení použitelných mezinárodních závazků. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 15 odst. 2.

4. Pokud akt obsahující použitelné mezinárodní závazky vyžaduje, aby byl před přijetím jakéhokoli opatření nejprve vyčerpán mezinárodní postup pro konzultaci nebo pro řešení sporů, musí být tento postup nejprve vyčerpán a jakékoli rozhodnutí přijaté v souladu s odstavcem 3 zohlední jeho výsledky.

5. Nápravnými opatřeními podle odstavce 3 musí být opatření stanovená aktem obsahujícím použitelné mezinárodní závazky nebo opatření, jež jsou k dispozici na základě relevantních pravidel a zásad mezinárodního práva veřejného.

5. Nápravnými opatřeními podle odstavce 3 musí být opatření stanovená aktem obsahujícím použitelné mezinárodní závazky nebo opatření, jež jsou k dispozici na základě relevantních pravidel a zásad mezinárodního práva veřejného.

## Pozměňovací návrh 51

### Návrh nařízení

#### Čl. 11 – odst. 2 – pododstavec 1 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Souhrn posuzovaných faktorů musí vést k závěru, že předvídatelný vývoj je nevyhnutelný a že skutečná újma vznikne, nebudou-li přijata ochranná opatření.***

***V případě, kdy se posuzovaná situace vyvine tak, že vyústí ve skutečnou újmu ještě před koncem řízení, Komise postupuje v souladu s odstavcem 1 a zohlední přitom nejnovější důkazy, které má k dispozici.***

## Pozměňovací návrh 52

### Návrh nařízení

#### Čl. 12 – odst. 1

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

1. Je-li stížnost stažena, může Komise šetření ukončit bez přijetí nápravných opatření.

1. Je-li stížnost stažena, může pouze Komise šetření ukončit bez přijetí nápravných opatření. ***Dopravci Unie mají právo se odvolat proti rozhodnutí Komise ukončit šetření. Toto odvolání musí být podáno do 30 dnů od oznámení Komise o jejím rozhodnutí ukončit šetření.***

## Pozměňovací návrh 53

### Návrh nařízení

#### Čl. 12 – odst. 2 – pododstavec 1 – návrh

*Znění navržené Komisí*

Komise *prostřednictvím prováděcích aktů* ukončí šetření prováděné podle článku 4 bez přijetí nápravných opatření, pokud:

*Pozměňovací návrh*

Komise *je zmocněna přijmout akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem [15a (nový)], jimiž* ukončí šetření prováděné podle článku 4 bez přijetí nápravných opatření, pokud:

**Pozměňovací návrh 54**

**Návrh nařízení**

**Čl. 12 – odst. 2 – pododstavec 2**

*Znění navržené Komisí*

*Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 15 odst. 2.*

*Pozměňovací návrh*

*vypouští se*

**Pozměňovací návrh 55**

**Návrh nařízení**

**Čl. 12 – odst. 3**

*Znění navržené Komisí*

3. K rozhodnutí ukončit šetření v souladu s odstavcem 2 se připojí jeho odůvodnění a zveřejní se v Úředním věstníku Evropské unie.

*Pozměňovací návrh*

3. K rozhodnutí ukončit šetření v souladu s odstavcem 2 se připojí jeho odůvodnění a zveřejní se v Úředním věstníku Evropské unie. ***Komise své rozhodnutí blíže odůvodní před příslušnými výbory Evropského parlamentu.***

**Pozměňovací návrh 56**

**Návrh nařízení**

**Článek 13**

*Znění navržené Komisí*

**Článek 13**

**Nápravná opatření**

1. Aniž je dotčen čl. 12 odst. 1 a s výjimkou případu uvedeného v čl. 12 odst. 2 písm. b) Komise *prostřednictvím*

*Pozměňovací návrh*

**Článek 13**

**Nápravná opatření**

1. Aniž je dotčen čl. 12 odst. 1 a s výjimkou případu uvedeného v čl. 12 odst. 2 písm. b) Komise ***přijme prováděcí akty***



**prováděcích aktů přijme** nápravná opatření, pokud šetření prováděné podle článku 4 stanoví, že praktiky **ovlivňující** hospodářskou soutěž, používané třetí zemí nebo subjektem třetí země, způsobily újmu či hrozbu újmy dotčenému leteckému dopravci (dopravcům) Unie. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 15 odst. 2.

2. Nápravná opatření uvedená v odstavci 1 se uloží dopravci (dopravcům) třetí země, jenž má (již mají) prospěch z praktik **ovlivňujících** hospodářskou soutěž; mají formu kteréhokoli z těchto opatření:

- a) finanční poplatky;
- b) **jakékoli** opatření totožné či nižší hodnoty.

3. Nápravná opatření uvedená v odstavci 1 nesmějí překročit rámec toho, co je nezbytné pro kompenzaci újmy **či hrozby** újmy dotčenému leteckému dopravci (dopravcům) Unie. Za tímto účelem mohou být opatření uvedená v odst. 2 písm. b) omezena na určitou zeměpisnou oblast.

4. Nápravná opatření uvedená v odstavci 1 nesmějí Unii ani dotčené členské státy vybízet k porušení dohod o letecké dopravě či službách letecké dopravy ani žádného ustanovení o službách letecké dopravy obsaženého v obchodní dohodě, jež byly uzavřeny s dotčenou třetí zemí.

**stanoví** nápravná opatření, pokud šetření prováděné podle článku 4 stanoví, že praktiky **narušující** hospodářskou soutěž, používané třetí zemí nebo subjektem třetí země, způsobily újmu či hrozbu újmy dotčenému leteckému dopravci (dopravcům) Unie. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 15 odst. 2.

2. Nápravná opatření uvedená v odstavci 1 se uloží dopravci (dopravcům) třetí země, jenž má (již mají) prospěch z praktik **narušujících** hospodářskou soutěž; mají formu kteréhokoli z těchto opatření:

- a) finanční poplatky;
- b) **jakékoli operativní** opatření totožné či nižší hodnoty.

3. Nápravná opatření uvedená v odstavci 1 nesmějí překročit rámec toho, co je nezbytné pro kompenzaci újmy **dotčenému leteckému dopravci (dopravcům) Unie nebo pro zabránění tomu, aby hrozba újmy vyústila ve skutečnou újmu** dotčenému leteckému dopravci (dopravcům) Unie. Za tímto účelem mohou být opatření uvedená v odst. 2 písm. b) omezena na určitou zeměpisnou oblast **a také být omezena časově.**

4. Nápravná opatření uvedená v odstavci 1 nesmějí Unii ani dotčené členské státy vybízet k porušení dohod o letecké dopravě či službách letecké dopravy ani žádného ustanovení o službách letecké dopravy obsaženého v obchodní dohodě, jež byly uzavřeny s dotčenou třetí zemí.

**4a. Nápravná opatření uvedená v odstavci 1 musí zohlednit řádné fungování trhu letecké dopravy Unie a nesmí vést k neodůvodněné výhodě pro žádného leteckého dopravce nebo skupinu leteckých dopravců.**

**4b. Nápravná opatření uvedená v odstavci 1 mohou být dočasná a být v případě potřeby přijata poté, co šetření na základě dostupných skutečností určí, že**

***existuje hrozba újmy, jakož i v případě probíhajícího celkového šetření, které nebylo doposud uzavřeno či ukončeno.***

5. K rozhodnutí uzavřít šetření přijetím nápravných opatření uvedených v odstavci 1 se připojí jeho odůvodnění a zveřejní se v Úředním věstníku Evropské unie.

5. K rozhodnutí uzavřít šetření přijetím nápravných opatření uvedených v odstavci 1 se připojí jeho odůvodnění a zveřejní se v Úředním věstníku Evropské unie.

## **Pozměňovací návrh 57**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 14 – odst. 1**

##### *Znění navržené Komisí*

1. Nápravná opatření uvedená v článku 13 ***zůstanou*** v platnosti pouze do té doby a do té míry, ***jež*** jsou nezbytné s ohledem na trvání praktik ***ovlivňujících*** hospodářskou soutěž a výsledné újmy či hrozby újmy. Za tímto účelem se uplatní přezkumný postup stanovený v odstavcích 2, 3 a 4.

##### *Pozměňovací návrh*

1. Nápravná opatření uvedená v článku 13 ***jsou*** v platnosti pouze do té doby a do té míry, ***v jaké*** jsou nezbytné s ohledem na trvání praktik ***narušujících*** hospodářskou soutěž a výsledné újmy či hrozby újmy. Za tímto účelem se uplatní přezkumný postup stanovený v odstavcích 2, 3 a 4.

## **Pozměňovací návrh 58**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 14 – odst. 2**

##### *Znění navržené Komisí*

2. Pokud to okolnosti odůvodňují, může být potřeba pokračovat v ukládání nápravných opatření v jejich původní formě přezkoumána, a to buď z iniciativy Komise nebo stěžovatele, nebo na základě odůvodněné žádosti dotčené třetí země nebo dotčeného subjektu třetí země.

##### *Pozměňovací návrh*

2. Pokud to okolnosti odůvodňují, může být potřeba pokračovat v ukládání nápravných opatření v jejich původní formě přezkoumána, a to buď z iniciativy Komise nebo ***dotčeného členského státu či*** stěžovatele, nebo na základě odůvodněné žádosti dotčené třetí země nebo dotčeného subjektu třetí země.

## **Pozměňovací návrh 59**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 14 – odst. 4**

4. Komise **nápravná opatření prostřednictvím prováděcích aktů** podle potřeby zruší, změní či zachová. **Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 15 odst. 2.**

## **Pozměňovací návrh 60**

### **Návrh nařízení Článek 15 a (nový)**

4. Komise **je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem [15a (nový)], jimiž** podle potřeby zruší, změní či zachová **nápravná opatření. Při přijímání těchto aktů v přenesené pravomoci Komise zohlední zájem Unie.**

### **Článek 15a**

#### **Výkon přenesené pravomoci**

1. **Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.**
2. **Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článku 12 a čl. 14 odst. 4 je svěřena Komisi na dobu ... let od ...[datum vstupu základního legislativního aktu v platnost či jiné datum stanovené spolunormotvůrci]. Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději do devíti měsíců před koncem tohoto období v délce ... Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.**
3. **Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 12 a čl. 14 odst. 4 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie, nebo k pozdějšímu dni,**

*který je v něm upřesněn. Není jím dotčena platnost již platných aktů v přenesené pravomoci.*

*4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.*

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

*6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 12 a čl. 14 odst. 4 vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě [dvou měsíců] ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o [dva měsíce].*

## **Pozměňovací návrh 61**

### **Návrh nařízení Článek 15 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

#### **Článek 15b**

*1. Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě s ohledem na každý jednotlivý případ výroční zprávu o uplatňování a provádění tohoto nařízení a náležitě přitom zohlední ochranu důvěrných informací ve smyslu článku 6. Zpráva v relevantních případech zahrne informace o uplatňování nápravných opatření, ukončení šetření bez přijetí nápravných opatření, probíhajících šetřeních, přezkumu a také o spolupráci s členskými státy, zainteresovanými stranami a třetími zeměmi.*

*2. Evropský parlament může ve lhůtě jednoho měsíce ode dne, kdy Komise tuto zprávu předloží, pozvat Komisi na zvláštní schůzi svého příslušného výboru, aby blíže objasnila jakékoli otázky spojené s uplatňováním tohoto nařízení.*

*3. Komise tuto zprávu zveřejní do šesti měsíců po jejím předložení Evropskému parlamentu a Radě.*

## VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

### *Návrh Komise*

Cílem návrhu Komise je řešit nedostatky stávajícího právního rámce stanoveného v nařízení (ES) č. 868/2004. Stávající právní předpisy měly chránit letecké dopravce Unie před nekalými praktikami některých třetích zemí, zejména v případě neexistence mezinárodního rámce, který by stanovil podmínky hospodářské soutěže mezi leteckými dopravci. Tyto předpisy však nikdy nedostačovaly svému účelu, i když existuje potřeba účinného mechanismu ochrany proti nekalé hospodářské soutěži v oblasti letectví. Komise správně poukazuje na to, že EU pravidla zajišťují, že jsou všem dopravcům, evropským i neevropským, zaručena stejná práva a příležitost k přístupu ke službám souvisejícím s leteckou dopravou, avšak není tomu tak vždy mimo Evropu, v nichž mohou diskriminační praktiky a subvence poskytnout nespravedlivou soutěžní výhodu leteckým dopravcům z těchto třetích zemí.

### *Stanovisko zpravodaje*

Zpravodaj tento návrh vítá a podporuje jako důležité zlepšení nařízení 868/2004 a souhlasí s jeho cíli a prostředky k jejich dosažení. Chtěl by však zdůraznit, že nápravná opatření, která by mohla být uplatněna na základě dobře fungujícího obranného mechanismu, by měla být využita, pokud je dotčen více než jeden členský stát nebo byly vyčerpány stávající dvoustranné postupy. Proto se touto zprávou zavádějí pouze ty změny, jimiž se zdůrazňuje potřeba upřednostnit dvoustranná řešení a zahrnout do konzultačního procesu všechny příslušné zúčastněné strany, včetně Parlamentu a Rady jako evropských zákonodárců. Zpravodaj rovněž považuje za důležité více se zaměřit na úlohu letecké dostupnosti jako kritérium při vyšetřování a pro účely tohoto nařízení upřesnit pojem zájem Unie při rozhodování o tom, zda budou či nebudou uplatňována nápravná opatření, pokud byly zjištěny nekalé praktiky ze strany leteckých dopravců ze třetích zemí.

23.2.2018

## STANOVISKO HOSPODÁŘSKÉHO A MĚNOVÉHO VÝBORU

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o ochraně hospodářské soutěže v letecké dopravě a o zrušení nařízení (ES) č. 868/2004 (COM(2017)0289 – C8-0183/2017 – 2017/0116(COD))

Zpravodaj: Ramon Tremosa i Balcells

### POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Hospodářský a měnový výbor vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako příslušný výbor, aby zohlednil tyto pozměňovací návrhy:

#### Pozměňovací návrh 1

##### Návrh nařízení Bod odůvodnění 1

###### *Znění navržené Komisí*

(1) Letectví má v ekonomice Unie zásadní roli. Představuje silný faktor pro hospodářský růst, pracovní místa, obchod a mobilitu. Během uplynulých desetiletí růst služeb v oblasti letecké dopravy významně přispěl ke zlepšení konektivity v rámci Unie a se třetími zeměmi a působí jako významný pozitivní faktor pro celou ekonomiku Unie.

###### *Pozměňovací návrh*

(1) Letectví má v ekonomice Unie **a každodenním životě občanů** Unie zásadní roli. Představuje silný faktor pro hospodářský růst, pracovní místa **a obchod a také pro propojení a mobilitu jak podniků, tak občanů**. Během uplynulých desetiletí růst služeb v oblasti letecké dopravy významně přispěl ke zlepšení konektivity v rámci Unie a se třetími zeměmi a působí jako významný pozitivní faktor pro celou ekonomiku Unie.

## Pozměňovací návrh 2

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 1 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(1a) Evropské odvětví letecké dopravy vytváří přibližně 2 miliony přímých pracovních míst a očekává se, že mezinárodní letecká doprava poroste do roku 2030 o zhruba 5 % ročně.**

## Pozměňovací návrh 3

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 1 b (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(1b) Pro Unii je zásadní zajistit účinnou ochranu různým odvětvím svého hospodářství i svým pracovníkům proti nekalým konkurenčním praktikám třetích zemí.**

## Pozměňovací návrh 4

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 2

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(2) Letečtí dopravci Unie se nacházejí v centru globální sítě spojující Evropu interně i se zbytkem světa. Mělo by jim být umožněno soutěžit s leteckými dopravci ze třetích zemí v prostředí otevřené a spravedlivé hospodářské soutěže mezi všemi leteckými dopravci. To by přispělo k zachování podmínek přispívajících k vysoké míře konektivity Unie.

(2) Letečtí dopravci Unie se nacházejí v centru globální sítě spojující Evropu interně i se zbytkem světa. Mělo by jim být umožněno soutěžit s leteckými dopravci ze třetích zemí v prostředí otevřené a spravedlivé hospodářské soutěže s **rovnými podmínkami** mezi všemi leteckými dopravci s **přihlédnutím k regulačním otázkám, jako jsou pracovní podmínky a ochrana životního prostředí.** To by přispělo k **ochraně pracovních míst a konkurenceschopnosti evropských leteckých společností a k zachování** podmínek přispívajících k vysoké míře



konektivity Unie.

## **Pozměňovací návrh 5**

### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 2 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(2a) Evropa představuje pro letecké dopravní společnosti ze třetích zemí více než 500 milionů potenciálních cestujících. Toto potenciální zvýšení objemu dopravy by se mělo zohledňovat při vyjednávání komplexních dohod jménem Unie o letecké dopravě se zbytkem světa.**

## **Pozměňovací návrh 6**

### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 3 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(3a) Otevření trhů a dopravní propojení spolu jednoznačně souvisí, protože narušení hospodářské soutěže vede k přesunu dopravních toků. Letecké dopravní společnosti ze třetích zemí chtějí a potřebují přístup na letiště ve všech členských státech, jelikož evropský kontinent pro ně představuje potenciální trh s 500 miliony cestujících.**

## **Pozměňovací návrh 7**

### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 6 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(6a) Ve světle oznámení Spojeného království Evropské radě dne 29. března 2017, v němž informuje o svém záměru vystoupit z Evropské unie v souladu s článkem 50 Smlouvy o Evropské unii, by Evropská komise měla provést důkladné posouzení dopadů tohoto vystoupení na**

*leteckou dopravu mezi Unií nebo jejími členskými státy a Spojeným královstvím s cílem zajistit co nejmenší možné narušení poskytování služeb letecké dopravy pro přepravce usazené v Unií a pro spotřebitele.*

## Pozměňovací návrh 8

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 7 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(7a) Finanční transparentnost v rámci ustanovení o spravedlivé hospodářské soutěži je nezbytným prvkem pro zaručení rovných podmínek pro letecké dopravce z Unie a ze třetích zemí. Naprostá transparentnost je navíc klíčem k tomu, jak potvrdit nebo vyvrátit poskytování jakýchkoli údajných subvencí kterékoli letecké společnosti.*

## Pozměňovací návrh 9

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 8

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(8) Spravedlivou hospodářskou soutěž mezi leteckými dopravci lze zajistit rovněž prostřednictvím vhodných právních předpisů Unie, jako je nařízení Rady (EHS) č. 95/93<sup>20</sup> a směrnice Rady 96/97/ES<sup>21</sup>. Do té míry, v níž spravedlivá hospodářská soutěž předpokládá ochranu leteckých dopravců Unie před některými praktikami používanými třetími zeměmi či dopravci třetích zemí, tuto otázku v současnosti řeší nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 868/2004<sup>22</sup>. Nařízení (ES) č. 868/2004 se však ve vztahu ke svému základnímu obecnému cíli spravedlivé hospodářské soutěže ukázalo jako **nedostatečně efektivní**. Důvodem jsou zejména některá jeho pravidla týkající se

(8) Spravedlivou hospodářskou soutěž mezi leteckými dopravci lze zajistit rovněž prostřednictvím vhodných právních předpisů Unie, jako je nařízení Rady (EHS) č. 95/93<sup>20</sup> a směrnice Rady 96/97/ES<sup>21</sup>. Do té míry, v níž spravedlivá hospodářská soutěž předpokládá ochranu leteckých dopravců Unie před některými praktikami používanými třetími zeměmi či dopravci třetích zemí, tuto otázku v současnosti řeší nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 868/2004<sup>22</sup>. Nařízení (ES) č. 868/2004 se však ve vztahu ke svému základnímu obecnému cíli spravedlivé hospodářské soutěže ukázalo jako **zcela neefektivní**. Důvodem jsou zejména některá jeho pravidla týkající se zejména

zejména definice dotyčných praktik jiných než subvencování a požadavků na zahájení a provádění šetření. Nařízení (ES) č. 868/2004 navíc v rámci Unie nestanoví speciální interní postup ve vztahu k povinnostem obsaženým v dohodách o letecké dopravě či službách letecké dopravy, jichž je Unie stranou a jejichž účelem je zajistit spravedlivou hospodářskou soutěž. Vzhledem k množství a důležitosti změn, jež by byly k řešení těchto problémů nezbytné, je vhodné nařízení (ES) č. 868/2004 nahradit novým aktem.

---

<sup>20</sup> 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).

<sup>21</sup> Směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství (Úř. věst. L 272, 25.10.1996, s. 36).

<sup>22</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 868/2004 ze dne 21. dubna 2004 o ochraně před poskytováním dotací a před nekalými cenovými praktikami způsobujícími újmu leteckým dopravcům Společenství při poskytování leteckých služeb ze zemí, které nejsou členy Evropského společenství (Úř. věst. L 162, 30.4.2004, s. 1).

definice dotyčných praktik jiných než subvencování a požadavků na zahájení a provádění šetření. Nařízení (ES) č. 868/2004 navíc v rámci Unie nestanoví speciální interní postup ve vztahu k povinnostem obsaženým v dohodách o letecké dopravě či službách letecké dopravy, jichž je Unie stranou a jejichž účelem je zajistit spravedlivou hospodářskou soutěž. Vzhledem k množství a důležitosti změn, jež by byly k řešení těchto problémů nezbytné, je vhodné nařízení (ES) č. 868/2004 nahradit novým aktem.

---

<sup>20</sup> 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).

<sup>21</sup> Směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství (Úř. věst. L 272, 25.10.1996, s. 36).

<sup>22</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 868/2004 ze dne 21. dubna 2004 o ochraně před poskytováním dotací a před nekalými cenovými praktikami způsobujícími újmu leteckým dopravcům Společenství při poskytování leteckých služeb ze zemí, které nejsou členy Evropského společenství (Úř. věst. L 162, 30.4.2004, s. 1).

## **Pozměňovací návrh 10**

### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 8 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(8a) V zájmu zajištění spravedlivé hospodářské soutěže ve vztazích s leteckými společnostmi mimo EU a v zájmu zajištění reciprocity a eliminace**

***nekalých praktik včetně údajného poskytování subvencí a státní podpory leteckým společnostem z některých třetích zemí, které by mohly narušovat trh, je nutné, aby se v doložkách o spravedlivé soutěži vyžadovala naprostá finanční transparentnost. Tato transparentnost je nezbytná k tomu, aby Komise mohla ohledně údajného poskytování subvencí učinit pozitivní nebo negativní rozhodnutí.***

#### *Odůvodnění*

*V zájmu zachování podmínek přispívajících k vysoké míře konektivity Unie a zajištění spravedlivé hospodářské soutěže s leteckými dopravci ze třetích zemí jsou nadále nutné účinné, proporcionální a odrazující právní předpisy. Komisi by za tímto účelem měla být svěřena pravomoc provádět šetření a v případě nutnosti přijímat opatření. Tato opatření by měla být k dispozici buď pro případ, kdy došlo k porušení relevantních závazků na základě dohody, již je Unie stranou, nebo kdy praktiky ovlivňující hospodářskou soutěž způsobují nebo hrozí způsobit újmu leteckým dopravcům Unie.*

#### **Pozměňovací návrh 11**

##### **Návrh nařízení**

##### **Bod odůvodnění 9**

###### *Znění navržené Komisí*

(9) V zájmu zachování podmínek přispívajících k vysoké míře konektivity Unie a zajištění spravedlivé hospodářské soutěže s leteckými dopravci ze třetích zemí jsou nadále nutné účinné, proporcionální a odrazující právní předpisy. Komisi by za tímto účelem měla být svěřena pravomoc provádět šetření a v případě nutnosti přijímat opatření. Tato opatření by měla být k dispozici buď pro případ, kdy došlo k porušení relevantních závazků na základě dohody, již je Unie stranou, nebo kdy praktiky ovlivňující hospodářskou soutěž způsobují nebo hrozí způsobit újmu leteckým dopravcům Unie.

###### *Pozměňovací návrh*

(9) V zájmu zachování podmínek přispívajících k vysoké míře konektivity Unie a zajištění spravedlivé hospodářské soutěže s leteckými dopravci ze třetích zemí, ***a tím i zachování pracovních míst v rámci unijních společností letecké dopravy***, jsou nadále nutné účinné, proporcionální a odrazující právní předpisy. Komisi by za tímto účelem měla být svěřena pravomoc provádět šetření a v případě nutnosti přijímat opatření. Tato opatření by měla být k dispozici buď pro případ, kdy došlo k porušení relevantních závazků na základě dohody, již je Unie stranou, nebo kdy praktiky ovlivňující hospodářskou soutěž způsobují nebo hrozí způsobit újmu leteckým dopravcům Unie.

## Pozměňovací návrh 12

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 10 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(10a) Jsou-li letecké služby předmětem dvoustranných dohod příslušného členského státu s některou třetí zemí o poskytování leteckých služeb, je třeba, aby Komise mohla zahájit šetření a v případě nutnosti přijmout nápravná opatření, a to předtím, než dojde k vyčerpání možnosti mechanismu k urovnávání sporů obsaženém ve dvoustranné dohodě příslušného členského státu se třetí zemí o poskytování leteckých služeb. V zájmu účinné regulace smí Komise tato šetření zahájit a příslušná nápravná opatření přijmout bez ohledu na to, zda daný členský stát má nebo nemá v úmyslu řešit praktiky ovlivňující hospodářskou soutěž v rámci své dvoustranné dohody o leteckých službách s danou třetí zemí.**

#### *Odůvodnění*

*Účelem tohoto ustanovení je předejít případům, kdy by členské státy mohly neúmyslně nebo záměrně bránit Unii v přijetí opatření, a to zásadním zdržováním aplikace mechanismu řešení sporů v rámci své dvoustranné dohody o leteckých službách. To by vedlo k pokračování praktik ovlivňujících hospodářskou soutěž a k nevyhnutelnému prohlubování újmy leteckého dopravce Unie.*

## Pozměňovací návrh 13

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 11 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(11a) V zájmu účinné regulace, a obdobně jako v případě jiných unijních nástrojů na ochranu obchodu, je nezbytné, aby mohla Komise zahájit řízení na základě stížnosti předkládající důkazy prima facie o existenci hrozící újmy.**

## Odůvodnění

*Koncept hrozící újmy je ústředním prvkem tohoto druhu nástroje na ochranu obchodu. Toto nařízení musí umožnit zahájení řízení, pokud existují skutečnosti, které naznačují, že třetí země nebo subjekt třetí země uplatňuje nebo bude uplatňovat postupy, které by nevyhnutelně vedly k újmě leteckého dopravce Unie.*

### Pozměňovací návrh 14

#### Návrh nařízení Bod odůvodnění 15

##### *Znění navržené Komisí*

(15) Řízení *podle tohoto nařízení* by *neměla* být *zahajována, případně by měla být uzavřena* bez přijetí nápravných opatření, pokud by přijetí nápravných opatření bylo s ohledem na jejich dopad na jiné osoby, zejména spotřebitele nebo podniky v Unii, v rozporu se zájmem Unie. Řízení by rovněž měla být uzavřena bez přijetí opatření, pokud požadavky na taková opatření (již) nejsou splněny.

##### *Pozměňovací návrh*

(15) Řízení by *mělo* být *možno uzavřít* bez přijetí nápravných opatření *podle tohoto nařízení*, pokud by přijetí nápravných opatření bylo s ohledem na jejich dopad na jiné osoby, zejména spotřebitele nebo podniky v Unii, v rozporu se zájmem Unie. Řízení by rovněž měla být uzavřena bez přijetí opatření, pokud požadavky na taková opatření (již) nejsou splněny.

### Pozměňovací návrh 15

#### Návrh nařízení Čl. 3 – odst. 1 – návětí

##### *Znění navržené Komisí*

1. Na základě písemné stížnosti podané členským státem, dopravcem Unie nebo sdružením leteckých dopravců Unie v souladu s odstavcem 2, nebo z vlastní iniciativy Komise, se zahájí šetření, existují-li *důkazy prima facie* o kterémkoli z těchto případů:

##### *Pozměňovací návrh*

1. Na základě písemné stížnosti podané členským státem, *Evropským parlamentem*, dopravcem Unie nebo sdružením leteckých dopravců Unie v souladu s odstavcem 2, *vnitrostátní organizací spotřebitelů* nebo z vlastní iniciativy Komise, se zahájí šetření, existují-li *přesvědčivé a skutkové informace* o kterémkoli z těchto případů:

### Pozměňovací návrh 16

#### Návrh nařízení Čl. 3 – odst. 2

*Znění navržené Komisí*

2. Ve stížnosti se uvedou **důkazy prima facie** o jednom z případů podle odstavce 1.

*Pozměňovací návrh*

2. Ve stížnosti se uvedou **přesvědčivé a skutkové informace** o jednom z případů podle odstavce 1.

**Pozměňovací návrh 17**

**Návrh nařízení**

**Čl. 3 – odst. 4**

*Znění navržené Komisí*

4. Komise se může rozhodnout šetření nezahájit, **pokud by přijetí opatření v souladu s článkem 10 nebo 13 bylo v rozporu se zájmem Unie nebo** domnívá-li se **Komise**, že skutečnosti uvedené ve stížnosti neupozorňují na systémový problém ani nemají významný dopad na jednoho nebo více leteckých dopravců Unie.

*Pozměňovací návrh*

4. Komise se může rozhodnout šetření nezahájit, domnívá-li se, že skutečnosti uvedené ve stížnosti neupozorňují na systémový problém ani nemají významný dopad na jednoho nebo více leteckých dopravců Unie.

**Pozměňovací návrh 18**

**Návrh nařízení**

**Čl. 3 – odst. 5**

*Znění navržené Komisí*

5. Jsou-li předložené důkazy pro účely odstavce 1 nedostatečné, Komise o tom stěžovatele informuje do **60 dnů** od data podání stížnosti. Stěžovateli se poskytne 30 dnů na to, aby poskytl dodatečné důkazy. Pokud tak stěžovatel v dané lhůtě neučiní, může se Komise rozhodnout šetření nezahájit.

*Pozměňovací návrh*

5. Jsou-li předložené důkazy pro účely odstavce 1 nedostatečné, Komise o tom stěžovatele informuje do **30 dnů** od data podání stížnosti. Stěžovateli se poskytne 30 dnů na to, aby poskytl dodatečné důkazy. Pokud tak stěžovatel v dané lhůtě neučiní, může se Komise rozhodnout šetření nezahájit.

**Pozměňovací návrh 19**

**Návrh nařízení**

**Čl. 3 – odst. 6**

*Znění navržené Komisí*

6. Komise rozhodne o zahájení šetření v souladu s odstavcem 1 do **šesti** měsíců od podání stížnosti.

**Pozměňovací návrh 20**

**Návrh nařízení**

**Čl. 4 – odst. 2 – písm. b**

*Znění navržené Komisí*

b) zda praktiky používané třetí zemí nebo subjektem třetí země, jež mají vliv na hospodářskou soutěž, způsobily dotčenému leteckému dopravci (dopravcům) Unie újmu nebo hrozbu újmy.

**Pozměňovací návrh 21**

**Návrh nařízení**

**Čl. 4 – odst. 5**

*Znění navržené Komisí*

5. Jeví-li se to jako nezbytné, může Komise provádět šetření na území dotčené třetí země, pokud vláda dotčené třetí země a dotčený subjekt třetí země byly oficiálně informovány **a pokud k tomu daly souhlas**.

**Pozměňovací návrh 22**

**Návrh nařízení**

**Čl. 4 – odst. 7**

*Znění navržené Komisí*

7. Stěžovatelé, zainteresované strany, dotčené členské státy a zástupci dotčené třetí země či dotčeného subjektu třetí země mají přístup ke všem informacím, jež byly

*Pozměňovací návrh*

6. Komise rozhodne o zahájení šetření v souladu s odstavcem 1 do **tří** měsíců od podání stížnosti.

*Pozměňovací návrh*

b) zda praktiky používané třetí zemí nebo subjektem třetí země, jež mají vliv na hospodářskou soutěž, způsobily dotčenému leteckému dopravci (dopravcům) Unie újmu nebo hrozbu újmy **nebo zda nekalé jednání bránící hospodářské soutěži mělo negativní dopad na vnitřní trh**.

*Pozměňovací návrh*

5. Jeví-li se to jako nezbytné, může Komise provádět šetření na území dotčené třetí země **nebo jiné třetí země**, pokud vláda dotčené třetí země a dotčený subjekt třetí země byly oficiálně informovány.

*Pozměňovací návrh*

7. Stěžovatelé, zainteresované strany, dotčené členské státy, **příslušné výbory Evropského parlamentu** a zástupci dotčené třetí země či dotčeného subjektu



poskytnuty Komisi, kromě interních dokumentů určených pro Komisi a orgány veřejné správy, pokud tyto informace nejsou důvěrné ve smyslu článku 6 a pokud o ně uvedené subjekty Komisi písemně požádají.

třetí země mají přístup ke všem informacím, jež byly poskytnuty Komisi, kromě interních dokumentů určených pro Komisi a orgány veřejné správy, pokud tyto informace nejsou důvěrné ve smyslu článku 6 a pokud o ně uvedené subjekty Komisi písemně požádají.

### Pozměňovací návrh 23

#### Návrh nařízení Čl. 7 – odst. 1

##### *Znění navržené Komisí*

V případech, kdy je přístup k nezbytným informacím odepřen, nebo pokud nejsou informace poskytnuty v příslušných lhůtách, nebo pokud pro šetření existují významné překážky, formulují se zjištění na základě dostupných skutečností. Zjistí-li Komise, že byly předloženy nepravdivé nebo zavádějící informace, nebere se na tyto informace zřetel.

##### *Pozměňovací návrh*

V případech, kdy je přístup k nezbytným informacím odepřen, nebo pokud nejsou informace poskytnuty v příslušných lhůtách, **pokud dotčená třetí země neumožnila přístup na své území za účelem šetření** nebo pokud pro šetření existují významné překážky, formulují se zjištění na základě dostupných skutečností. Zjistí-li Komise, že byly předloženy nepravdivé nebo zavádějící informace, nebere se na tyto informace zřetel.

### Pozměňovací návrh 24

#### Návrh nařízení Čl. 9 – odst. 1

##### *Znění navržené Komisí*

1. Řízení se uzavře **do dvou let**. Tuto dobu lze v náležitě odůvodněných případech prodloužit.

##### *Pozměňovací návrh*

1. Řízení se uzavře **ve lhůtě 18 měsíců od zahájení šetření**. Tuto dobu lze v náležitě odůvodněných případech prodloužit **o stanovený časový rámec**.

### Pozměňovací návrh 25

#### Návrh nařízení Čl. 9 – odst. 2

*Znění navržené Komisí*

2. V naléhavých případech, například v situacích, kdy existuje riziko okamžité a nezvratné újmy leteckému dopravci (dopravcům) Unie, může být řízení zkráceno na **jeden rok**.

**Pozměňovací návrh 26**

**Návrh nařízení**

**Čl. 9 – odst. 3 – věta**

*Znění navržené Komisí*

3. Komise může řízení pozastavit, pokud dotčená třetí země nebo dotčený subjekt třetí země podnikly rozhodné kroky s cílem odstranit podle situace:

**Pozměňovací návrh 27**

**Návrh nařízení**

**Čl. 9 – odst. 3 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

**Pozměňovací návrh 28**

**Návrh nařízení**

**Čl. 9 – odst. 4**

*Znění navržené Komisí*

4. Pokud po uplynutí přiměřené doby nedošlo k odstranění porušení použitelného mezinárodního závazku nebo praktik ovlivňujících hospodářskou soutěž, újmy či

*Pozměňovací návrh*

2. V naléhavých případech, například v situacích, kdy existuje riziko okamžité a nezvratné újmy leteckému dopravci (dopravcům) Unie, může být řízení zkráceno **nejvýše na dobu šesti měsíců**.

*Pozměňovací návrh*

3. **Pouze** Komise může **na základě práva poškozených stran na odvolání** řízení pozastavit, pokud dotčená třetí země nebo dotčený subjekt třetí země podnikly rozhodné kroky s cílem odstranit podle situace:

*Pozměňovací návrh*

**3a. Unijní dopravci mají právo odvolat se proti rozhodnutí Komise o pozastavení řízení. Odvolání proti tomuto rozhodnutí by se mělo podat do 20 dnů od oznámení Komise o jejím rozhodnutí o pozastavení řízení.**

*Pozměňovací návrh*

4. Pokud po uplynutí přiměřené doby nedošlo k odstranění porušení použitelného mezinárodního závazku nebo praktik ovlivňujících hospodářskou soutěž, újmy či

hrozby újmy dotčenému leteckému dopravci (dopravcům) Unie, **může** Komise v řízení **pokračovat**.

hrozby újmy dotčenému leteckému dopravci (dopravcům) Unie, Komise v řízení **pokračuje**.

### Pozměňovací návrh 29

#### Návrh nařízení

##### Čl. 10 – odst. 2 – pododstavec 1 – návěti

*Znění navržené Komisí*

Komise **prostřednictvím prováděcích aktů ukončí** šetření **prováděné** podle článku 4 bez přijetí nápravných opatření ve kterémkoli z těchto případů:

*Pozměňovací návrh*

Komise **je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem [A] za účelem změny tohoto nařízení na základě ukončení** šetření **prováděného** podle článku 4 bez přijetí nápravných opatření ve kterémkoli z těchto případů:

### Pozměňovací návrh 30

#### Návrh nařízení

##### Čl. 10 – odst. 2 – pododstavec 2

*Znění navržené Komisí*

**Prováděcí akty podle prvního pododstavce se přijmou poradním postupem podle čl. 15 odst. 2.**

*Pozměňovací návrh*

**vypouští se**

### Pozměňovací návrh 31

#### Návrh nařízení

##### Čl. 11 – odst. 1 – písm. a

*Znění navržené Komisí*

a) situaci dotčeného leteckého dopravce (dopravců) Unie, především pokud jde o aspekty, jako je četnost služeb, využití kapacity, síťový efekt, tržby, tržní podíl, zisk, návratnost kapitálu, investice a zaměstnanost;

*Pozměňovací návrh*

a) situaci dotčeného leteckého dopravce (dopravců) Unie, především pokud jde o aspekty, jako je četnost služeb, využití kapacity, síťový efekt, tržby, tržní podíl, zisk, návratnost kapitálu, **ochrana životního prostředí**, investice a zaměstnanost;

## Pozměňovací návrh 32

### Návrh nařízení

#### Čl. 11 – odst. 2 – písm. a

##### *Znění navržené Komisí*

a) předvídatelný vývoj situace dotčeného leteckého dopravce (dopravců) Unie, především pokud jde o četnost služeb, využití kapacity, síťový efekt, tržby, tržní podíl, zisk, návratnost kapitálu, investice a zaměstnanost;

##### *Pozměňovací návrh*

a) předvídatelný vývoj situace dotčeného leteckého dopravce (dopravců) Unie, především pokud jde o četnost služeb, využití kapacity, síťový efekt, tržby, tržní podíl, zisk, návratnost kapitálu, **ochranu životního prostředí**, investice a zaměstnanost;

## Pozměňovací návrh 33

### Návrh nařízení

#### Čl. 12 – odst. 1

##### *Znění navržené Komisí*

1. Je-li stížnost stažena, může Komise šetření ukončit bez přijetí nápravných opatření.

##### *Pozměňovací návrh*

1. Je-li stížnost stažena, může **pouze** Komise šetření ukončit bez přijetí nápravných opatření. ***Unijní dopravci mají právo se odvolat proti rozhodnutí Komise o ukončení šetření. Odvolání proti tomuto rozhodnutí by se mělo podat do 30 dnů od oznámení Komise o jejím rozhodnutí o ukončení šetření.***

## Pozměňovací návrh 34

### Návrh nařízení

#### Čl. 12 – odst. 2 – pododstavec 1 – návětí

##### *Znění navržené Komisí*

Komise ***prostřednictvím prováděcích aktů ukončí*** šetření ***prováděné*** podle článku 4 bez přijetí nápravných opatření, pokud:

##### *Pozměňovací návrh*

Komise ***je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem [A] za účelem změny tohoto nařízení na základě ukončení*** šetření ***prováděného*** podle článku 4 bez přijetí nápravných opatření, pokud:

### Pozměňovací návrh 35

#### Návrh nařízení

#### Čl. 12 – odst. 2 – pododstavec 1 – písm. b

##### *Znění navržené Komisí*

b) Komise dospěje k závěru, že přijetí nápravných opatření podle článku 13 by bylo v rozporu se zájmem Unie;

##### *Pozměňovací návrh*

b) Komise ***po konzultaci s Evropským parlamentem*** dospěje k závěru, že přijetí nápravných opatření podle článku 13 by bylo v rozporu se zájmem ***Unie. Zájem Unie posoudí Komise po konzultaci se všemi příslušnými zúčastněnými stranami, včetně leteckých společností*** Unie;

### Pozměňovací návrh 36

#### Návrh nařízení

#### Čl. 12 – odst. 2 – pododstavec 2

##### *Znění navržené Komisí*

***Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 15 odst. 2.***

##### *Pozměňovací návrh*

***vypouští se***

## POSTUP VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

<b>Název</b>	Ochrana hospodářské soutěže v letecké dopravě	
<b>Referenční údaje</b>	COM(2017)0289 – C8-0183/2017 – 2017/0116(COD)	
<b>Věcně příslušný výbor</b> Datum oznámení na zasedání	TRAN 15.6.2017	
<b>Výbor, který vypracoval stanovisko</b> Datum oznámení na zasedání	ECON 15.6.2017	
<b>Zpravodaj(ka)</b> Datum jmenování	Ramon Tremosa i Balcells 5.10.2017	
<b>Projednání ve výboru</b>	4.12.2017	24.1.2018
<b>Datum přijetí</b>	21.2.2018	
<b>Výsledek konečného hlasování</b>	+: 50 -: 4 0: 0	
<b>Členové přítomní při konečném hlasování</b>	Burkhard Balz, Hugues Bayet, Udo Bullmann, Esther de Lange, Markus Ferber, Jonás Fernández, Sven Giegold, Neena Gill, Roberto Gualtieri, Brian Hayes, Gunnar Hökmark, Danuta Maria Hübner, Cătălin Sorin Ivan, Petr Ježek, Wolf Klinz, Georgios Kyrtos, Werner Langen, Sander Loones, Olle Ludvigsson, Ivana Maletić, Gabriel Mato, Costas Mavrides, Alex Mayer, Bernard Monot, Luděk Niedermayer, Stanisław Ożóg, Sirpa Pietikäinen, Dariusz Rosati, Pirkko Ruohonen-Lerner, Anne Sander, Alfred Sant, Martin Schirdewan, Molly Scott Cato, Pedro Silva Pereira, Peter Simon, Theodor Dumitru Stolojan, Kay Swinburne, Paul Tang, Ramon Tremosa i Balcells, Ernest Urtsun, Marco Valli, Miguel Viegas, Jakob von Weizsäcker	
<b>Náhradníci přítomní při konečném hlasování</b>	Matt Carthy, Bas Eickhout, Ramón Jáuregui Atondo, Alain Lamassoure, Paloma López Bermejo, Thomas Mann, Luigi Morgano, Laurențiu Rebegea, Joachim Starbatty, Lieve Wierinck	
<b>Náhradníci (čl. 200 odst. 2) přítomní při konečném hlasování</b>	Alberto Cirio	

## JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

50	+
ALDE	Petr Ježek, Wolf Klinz, Ramon Tremosa i Balcells, Lieve Wierinck
ECR	Sander Loones, Stanisław Ożóg, Pirkko Ruohonen-Lerner, Joachim Starbatty, Kay Swinburne
EFDD	Marco Valli
ENF	Bernard Monot, Laurențiu Rebeca
PPE	Burkhard Balz, Alberto Cirio, Markus Ferber, Brian Hayes, Gunnar Hökmark, Danuta Maria Hübner, Georgios Kyrtos, Alain Lamassoure, Werner Langen, Ivana Maletić, Thomas Mann, Gabriel Mato, Luděk Niedermayer, Sirpa Pietikäinen, Dariusz Rosati, Anne Sander, Theodor Dumitru Stolojan, Esther de Lange
S&D	Hugues Bayet, Udo Bullmann, Jonás Fernández, Neena Gill, Roberto Gualtieri, Cătălin Sorin Ivan, Ramón Jáuregui Atondo, Olle Ludvigsson, Costas Mavrides, Alex Mayer, Luigi Morgano, Alfred Sant, Pedro Silva Pereira, Peter Simon, Paul Tang, Jakob von Weizsäcker
Verts/ALE	Bas Eickhout, Sven Giegold, Molly Scott Cato, Ernest Urtasun

4	-
GUE/NGL	Matt Carthy, Paloma López Bermejo, Martin Schirdewan, Miguel Viegas

0	0
---	---

Význam zkratek:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se

## POSTUP V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU

<b>Název</b>	Ochrana hospodářské soutěže v letecké dopravě	
<b>Referenční údaje</b>	COM(2017)0289 – C8-0183/2017 – 2017/0116(COD)	
<b>Datum předložení EP</b>	7.6.2017	
<b>Věcně příslušný výbor</b> Datum oznámení na zasedání	TRAN 15.6.2017	
<b>Výbory požádané o stanovisko</b> Datum oznámení na zasedání	ECON 15.6.2017	ITRE 15.6.2017
<b>Nezaujetí stanoviska</b> Datum rozhodnutí	ITRE 21.6.2017	
<b>Zpravodajové</b> Datum jmenování	Markus Pieper 30.6.2017	
<b>Projednání ve výboru</b>	11.1.2018	20.2.2018
<b>Datum přijetí</b>	20.3.2018	
<b>Výsledek konečného hlasování</b>	+: –: 0:	28 9 2
<b>Členové přítomní při konečném hlasování</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Jill Seymour, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska	
<b>Náhradníci přítomní při konečném hlasování</b>	Jakop Dalunde, Mark Demesmaeker, João Pimenta Lopes, Matthijs van Miltenburg	
<b>Náhradníci (čl. 200 odst. 2) přítomní při konečném hlasování</b>	Gilles Lebreton	
<b>Datum předložení</b>	28.3.2018	



## JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU

28	+
ALDE	Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička, Matthijs van Miltenburg
ECR	Peter van Dalen
EFDD	Daniela Aiuto
ENF	Gilles Lebreton, Georg Mayer
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Janusz Zemke, Claudia Țapardel

9	-
ECR	Jacqueline Foster, Roberts Zile, Kosma Złotowski
EFDD	Peter Lundgren, Jill Seymour
GUE/NGL	João Pimenta Lopes
Verts/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

2	0
ECR	Mark Demesmaeker
GUE/NGL	Merja Kyllönen

Význam zkratek:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se