

## **P7\_TA(2012)0495**

### **Přidělování letištních časů na letištích Evropské unie \*\*\*I**

**Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 12. prosince 2012 o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Evropské unie (přepracované znění) (COM(2011)0827 – C7-0458/2011 – 2011/0391(COD))**

#### **(Řádný legislativní postup – přepracování)**

*Evropský parlament,*

- s ohledem na návrh Komise předložený Evropskému parlamentu a Radě (COM (2011)0827),
  - 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 (C7-0458/2011),
  - s ohledem na čl. 294 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie,
  - s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 28. března 2012<sup>1</sup>,
  - s ohledem na stanovisko Výboru regionů ze dne 18. července 2012<sup>2</sup>,
  - s ohledem na interinstitucionální dohodu ze dne 28. listopadu 2001 o systematictějšímu využívání metody přepracování právních aktů<sup>3</sup>,
  - s ohledem na dopis, který dne 9. května 2012 zaslal Výbor pro právní záležitosti Výboru pro dopravu a cestovní ruch podle čl. 87 odst. 3 jednacího řádu,
  - s ohledem na články 87 a 55 jednacího řádu,
  - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A7-0379/2012),
- A. vzhledem k tomu, že podle poradní skupiny složené z právních služeb Evropského parlamentu, Rady a Komise daný návrh neobsahuje žádné jiné věcné změny než ty, které byly jako takové v návrhu označeny, a vzhledem k tomu, že pokud jde o nezměněná ustanovení stávajících znění, je návrh jejich prostou kodifikací bez jakékoli změny jejich věcného obsahu;
1. přijímá níže uvedený postoj v prvním čtení a bere na vědomí doporučení poradní skupiny složené z právních služeb Evropského parlamentu, Rady a Komise;
  2. vyzývá Komisi, aby věc znovu postoupila Parlamentu, bude-li mít v úmyslu svůj návrh

---

<sup>1</sup> Úř. věst. C 181, 21.6.2012, s. 173.

<sup>2</sup> Úř. věst. C 277, 13.9.2012, s. 110.

<sup>3</sup> Úř. věst. C 77, 28.3.2002, s. 1.

podstatně změnit nebo jej nahradit jiným textem;

3. pověřuje svého předsedu, aby předal postoj Parlamentu Radě, Komisi, jakož i vnitrostátním parlamentům.

**P7\_TC1-COD(2011)0391**

**Postoj Evropského parlamentu přijatý v prvním čtení dne 12. prosince 2012 k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. .../2013 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Evropské unie (Přepracované znění)**

**(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru<sup>1</sup>,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů<sup>2</sup>,

v souladu s řádným legislativním postupem<sup>3</sup>,

vzhledem k těmto důvodům:

---

<sup>1</sup> Úř. věst. C 181, 21.6.2012, s. 173.

<sup>2</sup> Úř. věst. C 277, 13.9.2012, s. 110.

<sup>3</sup> Postoj Evropského parlamentu ze dne 12. prosince 2012.

- (1) Nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství<sup>1</sup> bylo několikrát podstatně změněno<sup>2</sup>. Vzhledem k novým změnám by uvedené nařízení mělo být z důvodu srozumitelnosti a přehlednosti přepracováno.
- (2) Nařízení (EHS) č. 95/93 zásadně přispělo k realizaci vnitřního trhu v oblasti letecké dopravy a k rozvoji vztahů mezi Evropskou unií, jejími členskými státy a třetími zeměmi díky tomu, že zajistilo přístup na přetížená letiště Unie na základě neutrálních, transparentních a nediskriminačních pravidel.
- (3) Existuje však rostoucí nerovnováha mezi rozvojem leteckého dopravního systému v Evropě a kapacitou některých letištních infrastruktur uspokojit požadavky. Následkem toho je narůstající počet přetížených letišť v Unii.

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1.

<sup>2</sup> Viz příloha I.

- (4) Systém přidělování letištních časů zavedený v roce 1993 nezajišťuje jejich optimální přidělování a využívání, a tím ani optimální přidělování a využívání letištní kapacity. V situaci rostoucího přetížení letišť a omezeného rozvoje významných nových letištních infrastruktur představují letištní časy vzácný zdroj. Přístup k takovým zdrojům má zásadní význam pro poskytování služeb letecké dopravy a pro zachování efektivní hospodářské soutěže. Za tímto účelem lze přidělování a využívání letištních časů zefektivnit zavedením ~~tržních~~ mechanismů **výměny letištních časů**, zajištěním toho, že nevyužívané letištní časy budou co nejdříve a transparentním způsobem dány k dispozici zainteresovaným provozovatelům, a posílením základních zásad systému, pokud jde o přidělování, řízení a využívání letištních časů. ~~Ikdyž historické letištní časy splňují potřebu stability letových řádů pro letecké společnosti, při příležitosti budoucího hodnocení uplatňování tohoto nařízení je dále možné zavést postupně další tržní mechanismy, jako je stažení historických letištních časů a jejich prodej v dražbě. Kromě toho je důležité, aby byl přístup k uzlovým letišťům z regionálních letišť zachován tam, kde jsou takové trasy zásadní pro hospodářství daného regionu. V rámci otázek týkajících se účinného přidělování letištních časů musí být proto i nadále zohledňována potřeba chránit vnější přínosy služeb letecké dopravy, a zejména hodnota, kterou mají tyto služby pro evropské regiony. [pozm. návrh 1]~~

- (5) Systém přidělování letištních časů na letištích Unie je proto třeba změnit.
- (5a) *Vývoj příslušné právní teorie a judikatury dodnes úplně nestanovil vyčerpávající právní definici „ letištního času“. Již nyní je vhodné rozvíjet předpoklad, že používání letištního času pro účely veřejného zájmu – tedy nikoli jako veřejného statku v přesném slova smyslu - by mohlo sloužit jako vodítko při formulování právní definice letištního času. Proto je vhodné vytvořit takovou definici letištního času, podle níž by letištní čas mohl být předmětem práv a která by upravovala, jakým způsobem je přidělován. [pozm. návrh 79]*
- (6) Přidělování letištních časů na přetížených letištích ~~by mělo~~ **musí** být i nadále založeno na neutrálních, transparentních a nediskriminačních pravidlech. **[pozm. návrh 2]**

- (7) Současný systém přidělování letištních časů je třeba přizpůsobit rozvoji tržních mechanismů využívaných na některých letištích pro převod nebo výměnu letištních časů. Komise se ve svém sdělení ze dne 30. dubna 2008 o uplatňování nařízení (EHS) č. 95/93 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství zavázala, že pokud se ukáže, že je z důvodu hospodářské soutěže či z jiných důvodů zapotřebí stávající právní předpisy změnit, předloží příslušný návrh.
- (8) Zkušenosti ukazují, že sekundárnímu trhu s letištními časy – tedy výměně letištních časů za peněžní nebo jinou náhradu – chybí jednotný a soudržný právní rámec zaručující transparentnost a ochranu hospodářské soutěže. Je proto třeba stanovit rámec pro sekundární trh s letištními časy v Evropské unii.
- (9) Transparentnost informací je hlavním prvkem pro zajištění objektivního postupu pro přidělování letištních časů. Je třeba tuto transparentnost posílit a zohlednit technologický pokrok.

- (10) Měla by být přijata ustanovení umožňující vstup nových subjektů na trh Unie. Zkušenosti ukazují, že se současnou definicí „nově vstupujícího dopravce“ se nepodařilo plně podpořit hospodářskou soutěž, a tato definice by tedy měla být účelně změněna. Mimo jiné je nutné bojovat proti jejímu zneužívání tím, že se omezí možnost provozovatelů využívat postavení nově vstupujícího dopravce, pokud k příslušnému datu na daném letišti společně se svou mateřskou společností, svými dceřinými společnostmi nebo dceřinými společnostmi své mateřské společnosti drží více než 10 % celkového počtu přidělených letištních časů. Za nově vstupujícího dopravce by rovněž neměl být považován letecký dopravce, jenž převedl letištní časy, které získal jako nově vstupující dopravce, aby mohl tohoto postavení opětovně využívat.
- ~~(11) Je třeba zrušit přednost poskytovanou leteckému dopravci žádajícímu série letištních časů na letišti pro pravidelnou osobní dopravu bez mezipřistání mezi tímto letištem a regionálním letištem, pokud je taková situace již řešena předností poskytnutou leteckému dopravci žádajícímu série letištních časů na letišti pro pravidelnou osobní dopravu bez mezipřistání mezi dvěma letišti v Unii. [pozm. návrh 3]~~



(12) Je také třeba předcházet situacím, kdy jsou následkem nedostatku letištních časů výhody liberalizace nerovnoměrně rozprostřeny a hospodářská soutěž je narušena.  
[pozm. návrh 4]

*(12a) Letecká doprava mimo letový řád přispívá k regionální soudržnosti a konkurenceschopnosti. Pokud letoví dopravci pravidelně využívají pro tuto dopravu letištní časy na letišti, jež spadá do oblasti působnosti tohoto nařízení, měla by být dána přednost žádostem o další využívání těchto letištních časů, i když se nevztahují na stejné trasy. [pozm. návrh 5]*

- (13) Pokrok dosažený při realizaci jednotného evropského nebe má významný dopad na postup přidělování letištních časů. Zavedení systémů sledování výkonnosti, v jejichž rámci poskytovatelé letových navigačních služeb a uživatelé vzdušného prostoru podléhají pravidlům dozoru a zvyšování výkonnosti, stejně jako funkce řízení sítě založená na realizaci evropské sítě leteckých tratí a na centrálním uspořádání letového provozu si vyžadují aktualizaci pravidel pro přidělování letištních časů. Je proto nezbytné vytvořit odpovídající rámec umožňující zapojení manažera struktury vzdušného prostoru, orgánu pro kontrolu výkonnosti a vnitrostátních dozorových orgánů do postupu určení letištní kapacity a koordinačních parametrů. ~~Měla by být rovněž vytvořena nová kategorie letišť významných pro tuto síť, aby se umožnila lepší reakce sítě v krizových situacích.~~ **[pozm. návrh 80]**
- (14) ~~Měl by být zajištěn lepší soulad mezi~~ ***Pro účely optimalizace dostupné kapacity letišť je nezbytné stanovit postupy, jež zajistí zlepšení soudržnosti letištních časů letišť s letovými plány. a letištními časy v zájmu lepšího využití letištní kapacity a zlepšení přesnosti letů.*** **[pozm. návrh 7]**

- (15) Členský stát příslušný pro letiště s plánovaným provozem nebo koordinované letiště by měl zajistit jmenování letištního zprostředkovatele nebo koordinátora s nezpochybnitelnou neutralitou. Za tímto účelem by měla být úloha koordinátorů *a letištních zprostředkovatelů* posílena. Je proto třeba stanovit právní, organizační, rozhodovací a finanční nezávislost koordinátora na veškerých zúčastněných stranách, členském státu a orgánech na tomto státě závislým. Aby se zabránilo situacím, kdy je činnost koordinátora *a letištního zprostředkovatele ovlivněna* nedostatkem lidských, technických nebo finančních zdrojů nebo odborných znalostí, musí členský stát koordinátorovi zajistit zdroje, které mu umožní řádně provádět jeho činnost. **[pozm. návrh 8]**
- (16) Je třeba zavést další povinnosti pro letecké dopravce, pokud se týká předávání informací koordinátorovi *a letištnímu zprostředkovateli*. Rovněž je třeba stanovit další sankce v případě opomenutí předat informace nebo předání nesprávných nebo zavádějících informací. V případě *jiných* letišť, která jsou součástí sítě *nemají určeno postavení*, by letečtí dopravci měli mít povinnost sdělit své záměry ohledně letu nebo další relevantní informace požadované koordinátorem nebo letištním zprostředkovatelem. **[pozm. návrh 9]**

- (17) Unie by měla usnadňovat spolupráci mezi koordinátory a letištními zprostředkovateli, aby jim umožnila výměnu osvědčených postupů, s cílem vytvořit v budoucnu ***při zohlednění pokroku, jehož bylo dosaženo při zavádění Jednotného evropského nebe, jednotného koordinátora na evropské úrovni.*** [pozm. návrh 10]
- (18) Letiště může být určeno jako koordinované letiště, pokud jsou dodrženy zásady transparentnosti, neutrality a nediskriminace, jakož i podmínky uvedené v tomto nařízení.
- (19) Rozhodnutí koordinovat letištní provoz by mělo být učiněno členským státem odpovědným za toto letiště, a to na základě objektivních kritérií. Vzhledem k pokroku dosaženému při realizaci jednotného evropského nebe, ***při realizaci funkčních bloků vzdušného prostoru*** a ve funkci manažera struktury vzdušného prostoru je na místě sblížit metodiky analýzy letištní kapacity v zájmu zajištění lepšího fungování evropské sítě uspořádání letového provozu. [pozm. návrh 11]

- (20) Je nutné stanovit postup, kterým členský stát rozhodne o změně určení koordinovaného letiště nebo letiště s plánovaným provozem a určí je následně jako letiště s plánovaným provozem, případně jako letiště, které nemá určeno postavení.
- (21) Doba platnosti série letištních časů by měla být omezena na období letového řádu, pro něž je tato série poskytnuta. Přednost pro přidělení série letištních časů, ~~a to i historických~~, by měla vzniknout **výhradně** přidělením nebo potvrzením ze strany koordinátora. ***Přednost pro přidělení série historických letištních časů by měl udělovat koordinátor na základě dřívějšího řádného užívání těchto časů.*** [pozm. návrh 81]
- (22) Za stanovených podmínek je nezbytné zachovat zvláštní opatření pro zachování přiměřené vnitrostátní letecké dopravy do regionů daného členského státu nebo států, pokud byl stanoven závazek veřejné služby.

*(22a) Vstupem tohoto nařízení v platnost by nemělo být dotčeno spojení mezi regionálními letišti a velkými uzlovými letišti. Bylo by tudíž užitečné stanovit vhodná opatření, která by zaručovala spojení letišť v okrajových, nejvzdálenějších a ostrovních regionech s velkými evropskými uzlovými letišti, a tedy s celosvětovou sítí letového provozu. [pozm. návrh 13]*

(23) Jelikož environmentální aspekty je možné zohlednit v koordinačních parametrech a regionální obslužnost lze plně zajistit v rámci závazků veřejné služby, zkušenosti neprokázaly užitečnost místních pravidel. Kromě toho nelze vyloučit, že taková pravidla nepovedou k diskriminaci při přidělování letištních časů. Je proto třeba omezit možnost použití místních pravidel. Veškerá technická, provozní, výkonnostní a environmentální omezení, která musí uplatňovat koordinátoři nebo letištní zprostředkovatelé, musí být definována v koordinačních parametrech. Použití místních pravidel by se tak omezilo na dozor nad využitím letištních časů a na možnost omezit délku série letištních časů v případech stanovených tímto nařízením. V zájmu podpory lepšího využití letištní kapacity je třeba posílit dvě základní zásady přidělování letištních časů, tj. definici série letištních časů a výpočet historických letištních časů. Současně je třeba zdokonalit rámec pro flexibilitu udělenou leteckým dopravcům, aby se zabránilo narušení trhu při uplatňování tohoto nařízení v různých členských státech. Je proto třeba podpořit lepší využití letištní kapacity. ***Mělo by být podporováno propojení letecké a železniční dopravy, jakožto i integrovaný prodej letenek a vlakových jízdenek. [pozm. návrh 91]***

(24) Aby se letečtí dopravci mohli přizpůsobit situacím krajní naléhavosti, jako je výrazný pokles objemu dopravy nebo hospodářská krize s vážným dopadem na činnost leteckých dopravců postihující ~~velkou~~ **větší** část období letového řádu, je třeba umožnit Komisi přijímání naléhavých opatření s cílem zajistit soudržnost opatření, která mají přijmout koordinovaná letiště. Tato opatření ~~by~~ leteckým dopravcům ~~umožnila~~ **umožní** zachovat si přednost v přidělování stejných sérií na následující období letového řádu, i když nebyla dosažena hodnota ~~85~~ **80** %. **[pozm. návrh 14]**

***(24a) Toto nařízení by mělo zohlednit potřebu pružnosti nezbytnou pro leteckou dopravu pro vlastní potřebu a charterové lety, aby bylo možné provozovat nepravidelné lety, zejména s ohledem na to, že dotčení provozovatelé si nemohou vytvořit portfolio letištních časů na základě historických práv. [pozm. návrh 15]***



~~(25) Úloha koordinačního výboru by měla být dvojnásobně posílena. Za prvé by ke sledování schůzí výboru měl být přizván manažer struktury vzdušného prostoru, orgán pro kontrolu výkonnosti a vnitrostátní dozorový orgán. Za druhé by jedním z úkolů koordinačního výboru mohlo být předkládání návrhů nebo doporučení koordinátorovi a/nebo členskému státu ohledně veškerých otázek týkajících se kapacity letiště, zejména v souvislosti s realizací jednotného evropského nebe a fungováním evropské sítě uspořádání letového provozu. Výbor by také měl mít možnost poskytovat orgánu pro kontrolu výkonnosti a vnitrostátnímu dozorovému orgánu stanoviska ohledně vztahu mezi koordinačními parametry a klíčovými ukazateli výkonnosti navrženými poskytovateli letových navigačních služeb. [pozm. návrh 16]~~

(26) Zkušenost ukazuje, že velké množství letištních časů je vráceno do fondu příliš pozdě na to, aby mohly být účelně přerozděleny. Je proto třeba povzbudit řídicí orgány letišť, aby využívaly *systemy finančních poplatků a výrazně zpřísnily stávající systém letištních poplatků způsobem odrazujícím od takového chování sankcí s cílem odradit letecké dopravce od takových postupů*. Řídicí orgány letišť by využitím ~~tohoto mechanismu těchto mechanismů~~ nicméně neměly leteckým dopravcům bránit ve vstupu na trh nebo v rozvoji služeb. [pozm. návrh 17]

(26a) *V zájmu zvýšení letištní kapacity by toto nařízení mělo upravovat možnost, aby členské státy mohly využít výnosů z prodeje letištních časů v návaznosti na sekundární trh pro účely optimalizace letového provozu a rozvoje nové infrastruktury.* [pozm. návrh 18]

(27) Je žádoucí, aby třetí země poskytovaly dopravcům Unie rovnocenné zacházení.

- (28) Použitím ustanovení tohoto nařízení ~~by neměla~~ **nesmí** být dotčena pravidla hospodářské soutěže stanovená Smlouvou, zejména články 101, 102 a 106. **[pozm. návrh 19]**
- (29) Prohlášení ministrů o letišti v Gibraltar, dohodnuté během prvního ministerského zasedání fóra pro dialog o Gibraltar dne 18. září 2006 v Córdobě, nahradí společné prohlášení o letišti na Gibraltar učiněné dne 2. prosince 1987 v Londýně a plné dodržování tohoto ministerského prohlášení bude považováno za dodržování prohlášení z roku 1987.
- (30) Komisi by měla být svěřena pravomoc přijímat akty ~~v přenesené pravomoci~~ podle článku 290 Smlouvy o fungování Evropské unie. ~~za účelem stanovení metodiky pro vypracování analýzy kapacity a poptávky. Je obzvláště důležité, aby Komise v průběhu svých přípravných prací vedla příslušné konzultace, mimo jiné na odborné úrovni.~~ **[pozm. návrh 20]**

- (31) Je třeba, aby Komise při přípravě a vypracování aktů v přenesené pravomoci dbala na to, aby příslušné dokumenty byly současně, včas a vhodným způsobem předávány Evropskému parlamentu a Radě.
- (32) V zájmu zajištění jednotného provádění tohoto nařízení je třeba svěřit Komisi prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí<sup>1</sup>.
- (33) Pro přijímání prováděcích aktů týkajících se ~~vytvoření evropského koordinátora~~, vzoru výroční zprávy o činnosti koordinátora a letištního zprostředkovatele a rozhodnutí o tom, že jeden nebo více členských států musí přijmout opatření pro nápravu diskriminačního přístupu třetí země vůči leteckým dopravcům Unie, by se měl použít přezkumný postup. **[pozm. návrh 82]**

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

- (34) Komise by měla v souladu s přezkumným postupem přijmout okamžitě použitelné prováděcí akty, pokud to v řádně odůvodněných případech, kdy je nezbytné zajistit kontinuitu historických letištních časů, vyžadují důvody krajní naléhavosti.
- (35) Toto nařízení by mělo být přezkoumáno po stanovené době používání za účelem posouzení jeho funkčnosti.
- (35a) Komise by měla po vedení konzultací, a to i na odborné úrovni, vypracovat studii kapacity a poptávky, kterou do jednoho roku od vstupu tohoto nařízení v platnost předloží Evropskému parlamentu a Radě. [pozm. návrh 21]***

(36) Vzhledem k tomu, že cíle opatření, tedy jednotnějšího uplatňování právních předpisů Unie týkajících se letištních časů, nelze uspokojivě dosáhnout na úrovni členských států, a vzhledem k významu přeshraničního rozměru letecké dopravy jej lze lépe dosáhnout na úrovni Unie, může EU přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle,

**PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:**

## Oblast působnosti a definice

### Článek 1

#### Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na letiště Evropské unie.
2. Toto nařízení se použije pro letiště Gibraltar, aniž jsou dotčeny právní postoje Španělského království a Spojeného království Velké Británie a Severního Irska ve sporech o suverenitu nad územím, na kterém se letiště nachází.

## Článek 2

### Definice

Pro účely tohoto nařízení se:

- 1) „letištním časem“ rozumí povolení, které vydal koordinátor *leteckému dopravci* v souladu s tímto nařízením, k užívání veškeré letištní infrastruktury, která je nezbytná k provozu letecké dopravy na koordinovaném letišti, za účelem přistání nebo odletu v ~~určitý den a čas, který~~ *určité dny a časy, které* koordinátor přidělil v souladu s tímto nařízením; **[pozm. návrh 22]**
- 2) „nově vstupujícím dopravcem“ rozumí letecký dopravce žádající letištní čas jako jednu ze součástí série letištních časů na letišti pro kterýkoli den, přičemž pokud by byla jeho žádost přijata, bude v daný den na daném letišti celkem disponovat méně než pěti letištními časy.



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

**[pozm. návrh 23]**

Letecký dopravce, který společně se svou mateřskou společností, svými vlastními dceřinými společnostmi nebo s dceřinými společnostmi své mateřské společnosti disponuje více než 10 % všech letištních časů, které jsou pro daný den na určitém letišti přiděleny, se nepovažuje za dopravce nově vstupujícího na dané letiště.

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

- 3) „obdobím letového řádu“ rozumí letní nebo zimní období, jak je používáno v letových řádech leteckých dopravců v souladu s celosvětovými pravidly a zásadami stanovenými v odvětví letecké dopravy;
- 4) „leteckým dopravcem Unie“ rozumí letecký dopravce s platnou provozní licenci vydanou členským státem v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství<sup>1</sup>;
- 5) „leteckým dopravcem“ rozumí podnik letecké dopravy, který má nejpozději k 31. lednu pro následující letní období letového řádu nebo k 31. srpnu pro následující zimní období letového řádu platnou provozní licenci nebo obdobné povolení. Pro účel článků 5, 9, 10, 11 a 13 zahrnuje definice leteckého dopravce rovněž provozovatele letecké dopravy pro vlastní potřebu; pro účely článků 7, 17 a 18 zahrnuje definice leteckého dopravce rovněž veškeré provozovatele civilních letadel;

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3.

- 6) „skupinou leteckých dopravců“ rozumí dva nebo více leteckých dopravců *či konsorcium v případě provozovatelů nepravidelných letů*, kteří provádějí za účelem ~~provozování určité letecké dopravní služby~~ *využití určitého letového času* společný provoz, provoz na základě koncese nebo společné označování linek; **[pozm. návrh 24]**
- 7) „poskytovatelem letových navigačních služeb“ rozumí poskytovatel letových navigačních služeb ve smyslu čl. 2 odst. 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení)<sup>1</sup>;
- 8) „poskytovatelem služeb pozemního odbavování“ rozumí každý poskytovatel služeb pozemního odbavování ve smyslu článku [...] nařízení (EU) č. [...] (o službách pozemního odbavování) nebo každý uživatel letiště ve smyslu článku [...] nařízení (EU) č. [...] (o službách pozemního odbavování) provádějící pozemní odbavování vlastními silami ve smyslu článku [...] nařízení (EU) č. [...] (o službách pozemního odbavování);

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

- 9) ~~„síťovým letištěm“ rozumí letiště, které netrpí provozním přetížením, ale které v případě náhlého a výrazného zvýšení objemu dopravy nebo náhlého a výrazného snížení své kapacity může ovlivnit fungování evropské sítě uspořádání letového provozu (dále jen „síť“) v souladu s článkem 6 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004<sup>+</sup>; [pozm. návrh 25]~~
- 10) „letištěm s plánovaným provozem“ rozumí letiště, kde v určitých obdobích dne, týdne nebo roku může vzniknout provozní přetížení, které může být řešeno dobrovolnou spoluprací mezi leteckými dopravci, a kde byl určen letištní zprostředkovatel, aby usnadnil provoz leteckých dopravců, kteří na tomto letišti provozují nebo hodlají provozovat služby;
- 11) „koordinovaným letištěm“ rozumí letiště, kde je pro uskutečnění přistání nebo vzletu nezbytné, aby letecký dopravce nebo jiný provozovatel letadla měl koordinátorem přidělený letištní čas s výjimkou státních letů, nouzových přistání a humanitárních letů;

---

<sup>+</sup> ~~Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.~~

- 12) „řídícím orgánem letiště“ rozumí orgán, který ve spojení s ostatními činnostmi nebo jinak má podle vnitrostátních právních nebo správních předpisů za úkol spravovat a řídit letištní zařízení a koordinovat a kontrolovat činnosti jednotlivých provozovatelů přítomných na letišti;
- 13) „sérií letištních časů“ rozumí alespoň ~~15~~ **pět** letištních časů, ~~pro letní~~ **pro které jsou pravidelně ve stejném** období letového řádu ~~a 10 letištních časů pro zimní období letového řádu, které jsou~~ požadovány pro stejnou dobu ve stejný den v týdnu ~~pro týdny jdoucí po sobě~~ a koordinátorem na tomto základě přidělovány, nebo pokud to není možné, přidělovány přibližně ve stejný čas **nebylo-li na základě místních pravidel v souladu s podmínkami uvedenými v čl. 9 odst. 8 tohoto nařízení stanoveno jinak;**  
**[pozn. návrh 26]**
- 14) „leteckou dopravou pro vlastní potřebu“ rozumí úsek všeobecného letectví, který se vztahuje na provozování nebo užívání letadel pro přepravu cestujících nebo zboží jako pomocné činnosti podnikání, přičemž jde o provoz letadel, který není obecně považován za přístupný pro veřejnost a jejichž piloty jsou osoby, které mají alespoň platný průkaz způsobilosti obchodního pilota s přístrojovou kvalifikací;

- 15) „koordinačními parametry“ z provozního hlediska rozumí výraz pro veškerou kapacitu dostupnou na letišti pro přidělení letištních časů během každého období letového řádu a provozní pravidla ohledně využití kapacity , přičemž tyto parametry odrážejí všechny technické, provozní a environmentální faktory, které mají vliv na výkonnost letištní infrastruktury a její jednotlivé podsystémy;
- 16) „letovým plánem“ rozumí specifické informace o plánovaném letu nebo části letu letadla poskytnuté stanovišti letových provozních služeb;
- 17) „pravidelnými leteckými službami“ rozumí série letů, která má vlastnosti definované v čl. 2 bodu 16 nařízení (ES) č. 1008/2008;
- 18) „~~programovanou~~ nepravidelnou leteckou službou“ rozumí ~~série letů, která~~ **let, který** nesplňuje všechny podmínky čl. 2 bodu 16 nařízení (ES) č. 1008/2008, ~~která je však provozována s takovou pravidelností nebo četností, že tvoří zřejmou systematickou řadu;~~ **[pozm. návrh 75]**

- 19) „manažerem struktury vzdušného prostoru“ rozumí **orgán uspořádání letového provozu (ATM)** vytvořený na základě článku 6 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (nařízení o vzdušném prostoru)<sup>1</sup>, **který umožňuje optimální využívání vzdušného prostoru a zajišťuje, aby letečtí dopravci mohli používat upřednostňované tratě při současném zajištění co největšího přístupu ke vzdušnému prostoru a letovým navigačním službám; [pozm. návrh 28];**
- 20) „orgánem pro kontrolu výkonnosti“ rozumí orgán vytvořený na základě článku 11 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004;
- 21) „vnitrostátním dozorovým orgánem“ rozumí subjekt nebo subjekty určené nebo zřízené členskými státy k výkonu funkce vnitrostátního orgánu v souladu s článkem 4 nařízení (ES) č. 549/2004.

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.

## Určení letišť

### Článek 3

#### Podmínky pro koordinaci nebo plánování provozu na letišti

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

Členské státy nemohou určit žádné letiště jako koordinované letiště jinak než podle odstavce 3.

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



3. Příslušný členský stát zajistí, aby na letišti, které nemá určeno postavení, ~~na letišti, jež je součástí evropské sítě uspořádání letového provozu (dále jen „sítě“)~~ nebo na letišti s plánovaným provozem řídicí orgán tohoto letiště nebo jiný příslušný orgán provedl řádnou analýzu kapacity a poptávky, pokud to uvedený členský stát považuje za nezbytné nebo do šesti měsíců:
- i) na základě písemné žádosti leteckých dopravců, kteří zastupují více než polovinu provozu letiště, nebo řídicího orgánu letiště, jestliže považují kapacitu za nedostatečnou pro současný nebo plánovaný provoz na určitá období, nebo
  - ii) na žádost Komise, zejména pokud nově vstupující dopravci čelí závažným obtížím v zajištění možnosti přistání nebo vzletů na dotčeném letišti nebo pokud to manažer struktury vzdušného prostoru považuje za nezbytné pro zajištění soudržnosti provozního plánu letiště s operačním plánem sítě v souladu s čl. 6 odst. 7 nařízení Komise (EU) č. 677/2011 ze dne 7. července 2011, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro funkce sítě uspořádání letového provozu (ATM)<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 185, 15.7.2011, s. 1.

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

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

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

4. Na základě analýzy členský stát projedná stav kapacity na letišti s řídicím orgánem letiště, leteckými dopravci, kteří ~~pravidelně~~ **letiště** užívají ~~letiště~~, jejich zastupujícími organizacemi, zástupci všeobecného letectví, ~~kteří pravidelně užívají letiště~~, a orgány řízení letového provozu.
  
5. Komise může manažera struktury vzdušného prostoru požádat o vydání stanoviska ke způsobu, jímž je kapacita určena ve vztahu k potřebám fungování sítě. ~~Komise může předložit doporučení. Členský stát veškerá rozhodnutí, která se těmito doporučeními neřídí, odůvodní. Rozhodnutí se sdělí Komisi.~~

6. Pokud u jednoho nebo více období letového řádu vyvstanou kapacitní obtíže, zajistí členský stát, aby letiště bylo pro tato období určeno jako koordinované, ale pouze když:
- a) je povaha nedostatků natolik závažná, že na letišti nelze zabránit podstatným zpožděním, a
  - b) není žádná možnost v krátké době tyto obtíže vyřešit.

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

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

8. Pokud aktualizovaná analýza kapacity a poptávky na koordinovaném letišti nebo na letišti s plánovaným provozem prokáže, že je na tomto letišti dosaženo dostatečné kapacity pro současný nebo plánovaný provoz, změní členský stát po konzultaci se subjekty uvedenými v odstavci 4 jeho určení na letiště s plánovaným provozem nebo na letiště, které nemá určeno postavení.
  
- ~~9. Na žádost Komise, jež může jednat z vlastní iniciativy nebo z iniciativy manažera struktury vzdušného prostoru, a po konzultaci se subjekty uvedenými v odstavci 4, dbá členský stát na to, aby letiště, které nemá určeno postavení, bylo určeno jako síťové letiště. Rozhodnutí se sdělí Komisi. Pokud má Komise za to, že letiště již pro síť není významné, členský stát po konzultaci se subjekty uvedenými v odstavci 4 změní jeho určení na letiště, které nemá určeno postavení.~~

10. Pokud je přijato rozhodnutí podle odstavců 6 ~~8 nebo 9~~**nebo 8**, sdělí je členský stát subjektům uvedeným v odstavci 4 nejpozději 1. dubna pro zimní období letového řádu a nejpozději 1. září pro letní období letového řádu. **[pozm. návrh 29]**

#### Článek 4

##### Koordinační parametry

1. Příslušný členský stát zajistí na koordinovaném letišti nebo na letišti s plánovaným provozem dvakrát ročně stanovení koordinačních parametrů, přičemž bere v úvahu všechna významná technická, provozní, výkonnostní a environmentální omezení a všechny jejich změny. Tato omezení se sdělí Komisi. ~~Komise v případě nutnosti za podpory manažera struktury vzdušného prostoru omezení přezkoumá a vydá doporučení, jež musí členský stát před určením koordinačních parametrů zohlednit.~~ **[pozm. návrh 30]**

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

2. Před konečným rozhodnutím o koordinačních parametrech je v koordinačním výboru podrobně projednáváno určení parametrů a použitá metodika, jakož i veškeré související změny s cílem zvýšit kapacitu a počet letištních časů dostupných pro přidělení. Zúčastněným stranám se na žádost poskytnou všechny relevantní doklady.
- ~~3. Určením koordinačních parametrů nesmí být dotčen neutrální a nediskriminační charakter přidělování letištních časů. [pozn. návrh 31]~~
4. Parametry se sdělují koordinátorovi letiště včas před počátečním vložením letištních časů pro účely konference o letových řádech.

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

Organizace činností koordinace, plánování provozu a sběru údajů

## Článek 5

### Letištní zprostředkovatel a koordinátor

1. Členský stát příslušný pro ~~síťové~~ letiště ~~letiště~~ s plánovaným provozem nebo pro koordinované letiště zajistí určení způsobilé fyzické nebo právnické osoby jako letištního zprostředkovatele nebo jako koordinátora letiště po konzultaci s leteckými dopravci, kteří pravidelně používají letiště, jejich zastupujícími organizacemi, řídicím orgánem letiště a koordinačním výborem, pokud takový výbor existuje. Stejný letištní zprostředkovatel nebo koordinátor může být určen pro více než jedno letiště. **[pozm. návrh 32]**



2. Členské státy povzbuzují úzkou spolupráci mezi koordinátory a letištními zprostředkovateli za účelem rozvoje společných projektů na evropské úrovni. Komise *v zájmu dalšího zlepšování systému pro přidělování letištních časů na letištích v Evropské unii a* v závislosti na stadiu rozpracovanosti ~~těchto~~ *společných* projektů, pokroku dosaženého při realizaci jednotného evropského nebe a výsledků hodnotící zprávy uvedené v článku 21 přijímá ~~prováděcí opatření~~ *akty v přenesené pravomoci* týkající se vytvoření *funkce* evropského koordinátora. ~~Tato prováděcí opatření~~ *Tyto akty v přenesené pravomoci* se přijímají v souladu s *postupy stanovenými v článku 15*. Zásady upravující nezávislost koordinátora ~~se obdobně uplatní na evropského koordinátora včetně oblasti financí, základních funkcí, organizace a rozhodování~~ uvedené v odstavci 3 tohoto článku, *se obdobně uplatní na evropského koordinátora. Komise jmenuje evropského koordinátora v souladu s přezkumným postupem stanoveným v čl. 16 odst. 2.* [pozm. návrh 86]

3. Členský stát odpovědný za letiště s plánovaným provozem nebo pro koordinované letiště zajistí:
- a) aby na letišti s plánovaným provozem letištní zprostředkovatel jednal v souladu s tímto nařízením nezávisle, nestranně, bez diskriminace a transparentním způsobem;
  - b) právní, organizační a rozhodovací nezávislost koordinátora na koordinovaném letišti na každé zúčastněné straně, členském státu a orgánech na něm závislých, což znamená:
    - i) z právního hlediska: zásadní funkce koordinátora, spočívající ve spravedlivém a nediskriminačním přidělování letištních časů, jsou svěřeny fyzické nebo právnické osobě, která sama není poskytovatelem služeb na dotčeném letišti, leteckou společností provozující tratě z tohoto letiště ani řídicím orgánem dotčeného letiště; ***aby prokázal, že nemá s žádným z těchto subjektů společné zájmy, musí koordinátor či letištní zprostředkovatel předložit prohlášení o finančních zájmech; [pozm. návrh 33]***

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

*(iia) složení rady koordinátorů či orgánu dohledu je rovněž nezávislé na přímých zájmech řídicího orgánu letiště, uživatelů leteckých společností tohoto letiště a jakéhokoli subjektu zastupujícího uživatele či poskytovatele služeb; tímto se však nevylučuje, aby zástupci těchto subjektů byli členy rady nebo orgánu dohledu, pokud jsou vyvážena hlasovací práva; [pozm. návrh 34]*

- (iib) *za tímto účelem nesměl být koordinátor nebo letištní zprostředkovatel – ať už se jedná o fyzickou či právnickou osobu – zaměstnán řídicím orgánem letiště, poskytovatelem služeb nebo leteckou společností působící na dotčeném letišti či pro ně pravidelně vykonávat práci, a to po dobu dvou let předcházejících jeho jmenování, a nesmí tak učinit po dobu dvou let následujících po ukončení výkonu funkce koordinátora či letištního zprostředkovatele; [pozm. návrh 35]*
- c) aby systém financování činností koordinátora *a letištního zprostředkovatele* zaručoval nezávislost *jejich* postavení koordinátora; [pozm. návrh 36]
- d) aby koordinátor jednal v souladu s tímto nařízením nezávislým, nestranným, nediskriminačním a transparentním způsobem.

Financování uvedené v písmeni c) zajišťují **všichni** letečtí dopravci s operacemi na koordinovaných letištích a **na letištích s plánovaným provozem a tato** letiště způsobem zajišťujícím spravedlivé rozdělení finanční zátěže mezi všechny zúčastněné strany a bránícím tomu, aby financování z velké části záviselo na jediné zúčastněné straně. Členské státy ~~dbají na to~~**zavedou postup konzultace zúčastněných stran s možností odvolání**, aby ~~měl~~ **bylo zajištěno transparentní a nediskriminační stanovování sazeb v odpovídajícím poměru ke službě poskytované koordinátorem či letištním zprostředkovatelem. Za výběr příspěvku leteckých dopravců zodpovídají dotčená letiště, která tyto příspěvky předávají dále koordinátorovi nebo letištnímu zprostředkovateli. Členské státy zajistí, aby koordinátor a letištní zprostředkovatel měli stále k dispozici nezbytné odpovídající zdroje – finanční, personální, technické a materiální –**, jakož i odborné znalosti pro výkon své činnosti; **[pozm. návrh 37]**

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

5. Letištní zprostředkovatel poskytuje leteckým dopravcům rady a doporučuje jim náhradní časy příletu nebo odletu v případě očekávaného přetížení provozu letiště.
6. Koordinátor je jedinou osobou příslušnou pro přidělování letištních časů. Přiděluje letištní časy v souladu s tímto nařízením a dbá na to, aby v naléhavých případech mohly být letištní časy přiděleny i mimo pracovní dobu.
7. Letištní zprostředkovatel sleduje soulad provozu leteckých dopravců s doporučenými letovými řády.

Koordinátor sleduje soulad provozu leteckých dopravců s přidělenými letištními časy. Kontrola souladu je prováděna ve spolupráci s řídicím orgánem letiště a orgány řízení letového provozu a *manažerem struktury vzdušného prostoru* a zohledňuje čas a ostatní významné parametry vztahující se k dotyčnému letišti. **[pozn. návrh 38]**

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

## Článek 6

### Transparentnost činností koordinace a plánování provozu

1. Koordinátor nebo letištní zprostředkovatel ~~na konci každého období letového řádu~~ **každoročně** předává dotyčným členským státům, **Komisi** a ~~Komisi~~ **na jejich žádost také všem stranám zapojeným do financování** zprávu o činnosti, představující obecnou situaci v oblasti přidělování letištních časů nebo plánování provozu. Zpráva se týká zejména uplatňování čl. 9 odst. 5 a článků 13 a 18 a všech stížností podaných koordinačnímu výboru, které se vztahují k použití článků 9 a 10, a opatření k jejich řešení. Zpráva obsahuje **také souhrnné a jednotlivé údaje o finanční kompenzaci, která je výsledkem obchodování s letištními časy podle článku 13 a obsahuje** rovněž výsledky šetření ohledně kvality služeb poskytovaných koordinátorem **a letištním zprostředkovatelem**, provedeného mezi zúčastněnými stranami.

**Koordinátor a letištní zprostředkovatel předloží kromě toho Komisi, členským státům a všem subjektům podílejícím se na jejich financování samostatnou výroční finanční zprávu, v níž jsou podrobně uvedeny příjmy a výdaje týkající se jejich činnosti.**

2. Komise může přijmout vzor zprávy o činnosti uvedené v odstavci 1. Tento prováděcí akt se přijímá v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 16 odst. 2.
3. Koordinátor udržuje *pro každé letiště, za něž zodpovídá* aktualizovanou *elektronickou* databázi s bezplatným přístupem *pro všechny zúčastněné strany na jejich žádost, včetně Evropského parlamentu*, obsahující tyto informace:
  - a) historické letištní časy rozčleněné podle leteckých společností a seřazené chronologicky pro všechny letecké dopravce využívající letiště;
  - b) požadované letištní časy rozčleněné podle leteckých dopravců a seřazené chronologicky pro všechny letecké dopravce;
  - c) všechny přidělené letištní časy a všechny nevyřízené žádosti o letištní časy rozčleněné podle leteckých dopravců a seřazené chronologicky pro všechny letecké dopravce;
  - d) zbylé dostupné letištní časy ve vztahu ke každému typu omezení zohledněnému v koordinačních parametrech. Databáze musí leteckým dopravcům *a letišťům* umožňovat ověření *jejich* dostupnosti ~~letištních časů odpovídajících jejich požadavkům;~~



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

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

- 4. Koordinátor zajišťuje uchování údajů a jejich přístupnost po dobu nejméně pěti po sobě jdoucích odpovídajících období letového řádu.
- 5. Pokud jsou dostupné příslušné a obecně přijímané normy, které se vztahují na formát informací o letových řádech, ~~použije~~ **použijí** je letištní zprostředkovatel, koordinátor a letečtí dopravci za předpokladu, že jsou v souladu s právem Unie. **[pozn. návrh 39]**

## Článek 7

### Informace pro letištní zprostředkovatele a koordinátory

1. Letečtí dopravci, kteří provozují nebo hodlají provozovat ~~služby na síťovém~~ **dopravu na** letišti, ~~letišti~~ s plánovaným provozem nebo na koordinovaném letišti, poskytnou letištnímu zprostředkovateli ~~nebo~~ **resp.** koordinátorovi všechny ~~relevantní~~ **důležité** informace, které požadují. Pokud se tyto informace změní, letečtí dopravci o tom ~~neprodleně~~ **při nejbližší vhodné a možné příležitosti** informují letištního zprostředkovatele a koordinátora. Všechny významné informace se poskytnou ~~v podobě~~ a ve lhůtě, kterou stanoví letištní zprostředkovatel nebo koordinátor. Při podání žádosti o přidělení letištního času letecký dopravce informuje koordinátora zejména o tom, zda by měl ve vztahu k požadovaným letištním časům postavení nově vstupujícího dopravce v souladu s čl. 2 bodem 2 **a zda je přidružen k ostatním dopravcům provozujícím dopravu na stejném letišti, aby nedošlo k tomu, že tento status získá neoprávněně.** [pozn. návrh 40]

U všech ostatních letišť ~~bez zvláštního postavení letečtí dopravci, kteří na letišti provozují nebo hodlají provozovat dopravu,~~ poskytně řídicí orgán letiště, poskytovatelé služeb pozemního odbavování a poskytovatelé letových navigačních služeb poskytnou na žádost koordinátora *nebo letištního zprostředkovatele v přiměřené lhůtě* veškeré dostupné informace o plánovaných službách leteckých dopravců. **[pozn. návrh 41]**

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

2. Jestliže letecký dopravce neposkytne informace podle odstavce 1 a dostatečně neprokáže existenci polehčujících okolností, nebo poskytne nesprávné nebo klamavé informace, nevezme koordinátor v úvahu žádost nebo žádosti o přidělení letištního času leteckého dopravce, kterého se chybějící, nesprávné nebo klamavé informace týkají. Odebere *letištní čas* nebo série letištních časů, pokud již byly přiděleny, a/nebo doporučí uplatnění sankcí příslušným orgánem podle vnitrostátního práva. Koordinátor poskytne takovému leteckému dopravci příležitost, aby předložil své připomínky. **[pozn. návrh 42]**

3. Letištní zprostředkovatel nebo koordinátor, řídicí orgán letiště, a orgány řízení letového provozu *a manažer struktury vzdušného prostoru* si vyměňují veškeré informace, které jsou nezbytné pro výkon jejich povinností, včetně letových údajů a letištních časů , zejména za účelem zajištění uplatňování článku 17. **[pozm. návrh 43]**
  
- 3a. Podoba a rozsah informací uvedených v tomto článku se určí v souladu s dohodnutou celosvětovou normou odvětví. Poskytnuté informace se použijí výhradně pro účely tohoto nařízení. [pozm. návrh 44]*

## Článek 8

### Koordinační výbor

1. Členský stát zajistí, aby byl na koordinovaném letišti zřízen koordinační výbor. Stejný koordinační výbor může být určen pro více než jedno letiště. Účast ~~ve~~ **v tomto** výboru je otevřena přinejmenším leteckým dopravcům, kteří ~~pravidelně často~~ **pravidelně často** užívají dotyčné letiště nebo dotyčná letiště **v průběhu daného období letového řádu a kteří její/je užívali v předchozím období letového řádu**, jejich zastupujícím organizacím, řídicímu orgánu letiště, příslušným orgánům řízení letového provozu, zástupcům všeobecného letectví, ~~kteří letiště pravidelně užívají, manažerovi~~ **Kromě těchto účastníků mohou být v koordinačním výboru jakožto pozorovatelé bez hlasovacích práv zastoupeni manažer** struktury vzdušného prostoru, ~~orgánu~~ **orgán** pro kontrolu výkonnosti a ~~vnitrostátnímu dozorovému orgánu~~ **vnitrostátní dozorový orgán** dotčeného členského státu. **Koordinační výbor může na své schůzi zvát jakožto pozorovatele další subjekty přímo nebo nepřímo zapojené do postupu přidělování letištních časů. Aby se tyto subjekty mohly zúčastňovat schůzí, je nezbytné, aby se koordinační výbor mohl seznámit s jejich pověřovacími listinami nejpozději sedm dní před pořádáním dotčené schůze.**

Úkolem koordinačního výboru je:

- a) navrhopat nebo doporučovat koordinátorovi nebo členskému státu stanoviska:
  - i) k možnostem zvýšení kapacity letiště určeného v souladu s článkem 3 nebo zlepšení jeho využívání;
  - ii) ke koordinačním parametrům, které mají být určeny v souladu s článkem 4;
  - iii) ke způsobům sledování využití přidělených letištních časů;
  - iv) k místním zásadám podle čl. 9 odst. 8;
  - v) k faktorům ovlivňujícím dopravní podmínky převažující na dotyčném letišti;
  - vi) k vážným potížím pro nově vstupující dopravce podle článku čl. 9 odst. 6;
  - vii) ke všem otázkám, které se vztahují ke kapacitě letiště, zejména ve vztahu k realizaci jednotného evropského nebe a fungování sítě;
  - viii) s doporučeními ohledně účinnosti, nákladů a efektivity procesu koordinace;*
- b) poskytovat orgánu pro kontrolu výkonnosti a vnitrostátnímu dozorovému orgánu stanoviska ohledně vztahu mezi koordinačními parametry a klíčovými ukazateli výkonnosti navrženými poskytovatelům letových navigačních služeb, jak je definuje nařízení Komise (EU) č. 691/2010 ze dne 29. července 2010, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě<sup>1</sup>.
- c) působit mezi všemi dotčenými stranami jako zprostředkovatel řešení stížností, které se týkají přidělování letištních časů podle článku 19.

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 201, 3.8.2010, s. 1.

2. Zástupci členského státu a koordinátor jsou zváni na schůzky koordinačního výboru jako pozorovatelé. Těchto schůzek se na svou žádost může účastnit Komise.
3. Koordinační výbor vypracuje jednacím řád, který se mimo jiné vztahuje na účast, volby *a rozhodovací proces*, četnost ~~schůzek~~ *zasedání* a jednacím jazyk nebo jazyky.

Každý člen koordinačního výboru může navrhopvat místní zásady pro řízení ve smyslu čl. 9 odst. 8. Koordinační výbor ~~na žádost koordinátora~~ navrhované místní zásady projedná *a rozhodne o tom, zda je doporučí*. Zpráva o práci koordinačního výboru je zasílána dotčenému členskému státu spolu s uvedením jednotlivých názorů vyjádřených ve výboru. Tato zpráva se rovněž předá orgánu pro kontrolu výkonnosti a manažerovi struktury vzdušného prostoru. **[pozm. návrhy 45 a 87]**

## Přidělování letištních časů

### Článek 9

#### Fond letištních časů

1. Koordinátor sestaví fond, který obsahuje všechny letištní časy, *kteří nebyly přiděleny na základě čl. 10 odst. 2 nebo 3*. Do fondu se umístí veškerá kapacita nových letištních časů určená podle čl. 3 odst. 3. *Tímto postupem není dotčena obslužnost mezi regionálními letišti a letišti uzlovými. Je-li tato obslužnost ohrožena, musí mít členské státy možnost zasáhnout.* [pozm. návrh 46]
2. Aniž je dotčen čl. 10 odst. 2 a 3 tohoto nařízení a aniž je dotčen čl. 19 odst. 2 nařízení (ES) č. 1008/2008, jsou letištní časy umístěné ve fondu rozdělovány mezi žádající letecké dopravce. 50 % těchto letištních časů je nejprve přiděleno nově vstupujícím dopravcům, ledaže jsou žádosti nově vstupujících dopravců nižší než 50 %. ~~Upřednostnění nově vstupujících dopravců je dodržováno po celou dobu letového řádu.~~ Koordinátor projedná požadavky nově vstupujících a ostatních dopravců nestranně a v souladu s koordinačními lhůtami každého dne letového řádu. [pozm. návrh 47]

Z požadavků nově vstupujících dopravců jsou upřednostněni letečtí dopravci, kteří splňují podmínky pro postavení nově vstupujících dopravců podle čl. 2 bodu 2) písm. b)



3. Aniž je dotčen čl. 10 odst. 2, pokud nemůže být všem požadavkům na letištní časy dotčených leteckých dopravců vyhověno, upřednostní se **všechny druhy** obchodní ~~letecká doprava, a zejména pravidelná letecká doprava a programovaná nepravidelná letecká doprava~~ **letecké dopravy**. V případě konkurujících požadavků ve stejné kategorii letecké dopravy je upřednostněn celoroční letecký provoz. **[pozm. návrh 48]**
4. Nově vstupující dopravce, kterému byla nabídnuta série letištních časů do jedné hodiny před nebo po požadovaném čase a který tuto nabídku nepřijal, nemá pro pro tuto sérii během tohoto období letového řádu nadále postavení nově vstupujícího dopravce.
5. Pro služby provozované skupinou leteckých dopravců může o potřebné letištní časy žádat jen jeden ze zúčastněných leteckých dopravců. Letecký dopravce provozující tuto službu přebírá odpovědnost za plnění provozního kritéria, které je požadováno ~~pro udělení přednosti~~ **k zachování historických práv** podle čl. 10 odst. 2. **[pozm. návrh 49]**

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

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

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

7. Jestliže žádosti o letištní čas nemůže být vyhověno, informuje koordinátor žádajícího leteckého dopravce o důvodech, které k tomu vedly, a uvede nejbližší dostupný letištní čas.
8. Koordinátor rovněž bere v úvahu další zásady, které jsou celosvětově nebo v rámci Unie stanoveny odvětvím letecké dopravy, jakož i místní zásady, které navrhl koordinační výbor a které byly schváleny členským státem nebo kterýmkoli příslušným orgánem odpovídajícím za dotyčné letiště, pokud tyto zásady neovlivní nezávislé postavení koordinátora, jsou v souladu s právem Unie *a* směřují ke zlepšení účinného užívání kapacity letiště ~~a byly předem oznámeny Komisi a Komise je schválila~~. Místní zásady se smějí týkat pouze dozoru nad využitím přidělených *pravidla se týkají přidělování* letištních časů nebo změny definice série letištních časů za účelem omezení její délky na méně než 10 letištních časů pro zimní období letového řádu nebo na méně než 15 letištních časů pro letní období letového řádu, avšak v žádném případě na méně než 5 letištních časů. Omezení délky série letištních časů se uplatní výhradně na letištích, kde má poptávka po leteckých službách výrazně sezónní povahu.

*a sledování jejich využívání. Tato pravidla lze uplatnit pouze v případě, že letiště prokazatelně dosahuje znepokojivé úrovně přetížení, a tudíž je možné dosáhnout zlepšení výkonu a kapacity prostřednictvím místně uplatňovaných pravidel. Tato místní pravidla jsou transparentní a nediskriminační a jsou stanovena dohodou koordinačního výboru uvedeného v článku 8 odst. 3. [pozm. návrh 88]*

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

## Článek 10

### Historické letištní časy

- 1. *Letištní časy jsou nehmotnými statky s veřejnou užitečností, jejichž používání se řídí podmínkami stanovenými tímto nařízením. V zájmu členských států, přepravovaných občanů, letištních manažerů a leteckých dopravců je proto přidělují letištní koordinátoři, což má zaručit co nejlepší transparentnost. [pozm. návrh 89]***
1. Série letištních časů je **přiděluje koordinátor** žádajícím dopravcům ~~přidělována~~ z fondu letištních časů **s maximálním ohledem na transparentnost a spravedlnost** v podobě povolení k užívání letištní infrastruktury za účelem přistání nebo vzletu v období letového řádu, pro které byla série vyžadována a po jehož uplynutí musí být vrácena do fondu letištních časů vytvořeného podle článku 9. **[pozm. návrh 51]**

2. Aniž jsou dotčeny články 7 a 12, ~~13 a článek 17~~, udělí se dotčenému leteckému dopravci ~~přednost~~ **historická práva** při přidělování stejné série v odpovídajícím následujícím období letového řádu, pokud o ni požádal ve lhůtě stanovené v čl. 7 odst. 1, jestliže: **[pozm. návrh 52]**
- a) ~~tímto leteckým dopravcem byla využita~~ série letištních časů ~~byla tímto leteckým dopravcem využita pro provoz pravidelné a programované nepravidelné letecké dopravy a~~ **[pozm. návrh 53]**
- b) dotyčný letecký dopravce může koordinátorovi uspokojivě prokázat, že dotčená série letištních časů byla tímto leteckým dopravcem využita alespoň z ~~85~~ **80** % během období letového řádu, pro který byla přidělena. **[pozm. návrh 54]**

- 2a. *Letecká doprava mimo letový řád přispívá k regionální soudržnosti a konkurenceschopnosti. Pokud letoví dopravci pravidelně využívají pro tuto dopravu letištní časy na letišti, jež spadá do oblasti působnosti tohoto nařízení, i když se tyto časy vždy nevztahují na stejné trasy, budou upřednostňovány žádosti o další využívání těchto letištních časů. [pozm. návrh 55]*
3. Změnu časového rozvržení série letištních časů před přidělením zbývajících letištních časů z fondu uvedeného v článku 9 jinému žádajícímu leteckému dopravci je možná jen z provozních důvodů, například z důvodu změny typu letadla používaného nebo změny tratě provozované leteckým dopravcem *nebo – v případě sérií letištních časů nově vstupujících dopravců definovaných v článku 2 – pokud je časové rozvržení letištních časů pro tyto žádající letecké dopravce lepší než původně žádané časové rozvržení. Změna nabývá účinku jen po výslovném potvrzení koordinátorem. [pozm. návrh 56]*

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

~~Letištní časy připadající na svátek se začlení do série na následující období letového řádu, aniž by se muselo odůvodňovat jejich nevyužití. [pozm. návrh 57]~~



5. Pokud nelze prokázat ~~8580~~ % využití série letištních časů, ~~přednost~~ *historická práva* podle odstavce 2 se neudělí, není -li jejich nevyužití ospravedlněno některým z těchto důvodů: **[pozm. návrh 58]**
- a) nepředvídatelné a neodvratitelné okolnosti, které nemůže letecký dopravce ovlivnit a které vedou k:
- i) zákazu provozu typu letadel obecně používaného k dané dopravě;
  - ii) celkovému nebo částečnému uzavření letiště nebo vzdušného prostoru;
  - iii) závažným narušením provozu na dotyčných letištích včetně sérií letištních časů na jiných letištích ~~Unie~~ souvisejících s tratěmi, které jsou během podstatné části dotyčného období letového řádu dotčeny takovým narušením; **[pozm. návrh 59]**

- b) přerušení letecké dopravy pro jednání, které směřovalo k narušení letecké dopravy, například stávku, a tím bylo leteckému dopravci fakticky nebo technicky znemožněno provozovat dopravu podle plánu;
- c) vážná finanční újma *pro* dotyčného leteckého dopravce Unie a následné udělení dočasné licence příslušnými orgány až do finanční reorganizace leteckého dopravce v souladu s čl. 9 odst. 1 nařízení (ES) č. 1008/2008; **[pozm. návrh 60]**
- d) soudní řízení týkající se použití článku 12 tohoto nařízení na tratě, u kterých byl podle článku 16 nařízení (ES) č. 1008/2008 uložen závazek veřejné služby, jehož výsledkem je dočasné pozastavení provozu na těchto tratích.

Zákaz provozování letecké dopravy v Unii uložený podle nařízení Komise (ES) č. 474/2006 ze dne 22. března 2006 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zakazu provozování letecké dopravy ve Společenství, uvedeného v kapitole II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005<sup>1</sup> nelze přijmout jako odůvodnění toho, že série letištních časů nebyla ve smyslu tohoto odstavce využita.

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 84, 23.3.2006, s. 14.

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

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

7. Pokud podmínky uvedené v odst. 2 písm. a) a b) nejsou splněny, Komise může *po konzultaci s různými partnery* přesto rozhodnout, aby byla leteckým dopravcům na následující období letového řádu ~~udělena přednost~~ *zachována historická práva* na přidělení stejných sérií, pokud je to odůvodněno krajní naléhavostí v souvislosti s výjimečnými událostmi, které vyžadují jednotné uplatňování opatření, jež mají být na daných letištích přijata. Komise ~~přijímá~~ *ve lhůtě jednoho měsíce od podání žádosti ze strany dotčeného členského státu či letiště přijme* nezbytná opatření, která se použijí nejdéle po dobu jednoho období letového řádu. Tyto okamžitě použitelné prováděcí akty přijme v souladu s postupem uvedeným v čl. 16 odst. 3. *Opatření, která Komise přijme, se mohou lišit v závislosti na členském státu, letišti nebo typu letecké služby, jež byly výjimečnou událostí postíženy.* [pozm. návrh 61]
8. Přednost ve vztahu k sérii letištních časů zmíněná v odstavci 2 tohoto článku není důvodem pro vznik nároků na kompenzaci při omezení, vyhrazení nebo zrušení této přednosti při použití práva Unie, zejména pravidel Smlouvy, která se vztahují k letecké dopravě.

## Článek 11

### Rezervace letištních časů

1. ~~Řídící orgán koordinovaného letiště může rozhodnout o využití systému letištních poplatků, jehož účelem je odradit letecké dopravce od toho, aby letištní časy vraceli do fondu uvedeného v článku 9 se zpožděním a aby nesli odpovědnost za rezervaci letištní infrastruktury, kterou poté nevyužili. Dodržují se tyto zásady:~~
- a) ~~Před přijetím tohoto rozhodnutí je dodržen postup podle článku 6 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES<sup>1</sup>. Rovněž je konzultován koordinátor. V případě koordinovaných letišť, na něž se nevztahuje čl. 1 odst. 2 směrnice 2009/12/ES, řídící orgán letiště konzultuje koordinační výbor a koordinátora.~~
  - b) ~~Tímto rozhodnutím není dotčena nediskriminační a transparentní povaha postupu přidělování letištních časů a systému letištních poplatků.~~
  - c) ~~Toto rozhodnutí letecké dopravce neodrazuje od vstupu na trh nebo od rozvoje služeb a omezuje se na pokrytí nákladů, které letišti vznikly v důsledku rezervace letištní kapacity odpovídající letištním časům, které zůstaly nevyužity.~~

---

<sup>1</sup> ~~Úř. věst. L 70, 14.3.2009, s. 11.~~

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

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

~~2. Koordinátor sdělí řídicímu orgánu letiště veškeré informace umožňující provedení rozhodnutí uvedeného v odstavci 1. [pozm. návrh 62]~~

## Článek 12

### Závazky veřejné služby

1. Jestliže se v souladu s článkem 16 nařízení (ES) č. 1008/2008 na trať vztahují závazky veřejné služby, ~~může vyhradit~~ **vyhradí** si **členský stát** na koordinovaném letišti ~~členský stát~~ ~~vyhradit~~ letištní časy požadované pro očekávaný provoz na této trati. Jestliže nejsou vyhrazené letištní časy na dotyčné trati využity, jsou v souladu s odstavcem 2 dány k dispozici jinému leteckému dopravci, který má zájem trať provozovat v souladu se závazky veřejné služby. Nemá-li žádný jiný dopravce zájem o provozování tratě a dotyčný členský stát nevyhlásí nabídkové řízení podle čl. 16 odst. 10, čl. 17 odst. 3 až 7 a čl. 18 odst. 1 nařízení (ES) č. 1008/2008, jsou letištní časy buď vyhrazeny pro jinou trať podléhající závazkům veřejné služby, nebo vráceny do fondu. ***Letištní časy vrátí zpět do fondu, pokud nebudou využity ve lhůtě nejvýše šesti měsíců. Pokud již trať nesplňuje požadavky na rezervaci letištních časů v rámci závazků veřejné služby, budou letištní časy buď rezervovány pro jiné tratě podléhající závazkům veřejné služby, nebo zůstanou leteckému dopravci, který je využíval, pokud je pro dotčenou sérii splněn požadavek uvedený v čl. 10 odst. 2 tohoto nařízení.*** [pozm. návrh 63]

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



## Mobilita letištních časů

### Článek 13

#### Převody a změny letištních časů

1. Letištní časy mohou být:
  - a) leteckým dopravcem **nebo mezi leteckými dopravci v rámci konsorcia** převáděny z jedné tratě nebo druhu dopravy na jinou trať nebo jiný druh dopravy, které jsou provozovány stejným leteckým dopravcem;
  - b) převáděny mezi dvěma leteckými dopravci, a to za peněžní nebo jinou náhradu nebo bez takové náhrady;
  - c) vyměněny mezi leteckými dopravci způsobem jeden za jeden, a to za peněžní nebo jinou náhradu nebo bez takové náhrady. ***Letištní časy, které jsou na určité období letového řádu nově přiděleny leteckým dopravcům, nesmějí být převáděny nebo vyměňovány za náhradu či peněžní plnění nejméně po dobu jednoho odpovídajícího období letového řádu.***

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

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

- a) letištní provoz nebude dotčen, přičemž se berou v úvahu všechna technická, provozní, výkonnostní a ekologická omezení;
- aa) *obslužnost mezi regionálními a uzlovými letišti a přístup na nekoordinovaná letiště nebudou dotčeny;***
- b) jsou dodržena všechna omezení uložená podle článku 12;
- c) převody letištních časů nespádají do oblasti působnosti odstavce 3 tohoto článku

V případě převodů nebo výměn uvedených v odst. 1 písm. b) a c) letečtí dopravci sdělí koordinátorovi údaje o případné peněžní nebo jiné náhradě. ***Údaje o náhradě za převod nebo výměnu jsou součástí zprávy o činnosti uvedené v čl. 6 odst. 1 a koordinátor je sdělí pouze členskému státu, v němž se letiště nachází, Komisi a všem stranám podílejícím se na financování koordinátora.*** Převody nebo výměny nesmějí podléhat ***nepodléhají restriktivním*** podmínkám, jejichž cílem je omezit možnost, aby letecký dopravce, který si přeje získat letištní časy, zahájil hospodářskou soutěž s leteckým dopravcem, který tyto letištní časy převádí nebo vyměňuje.

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

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

Letištní časy přidělené nově vstupujícímu dopravci ve smyslu čl. 2 bodu 2 směřjí být vyměňovány podle odst. 1 písm. c) tohoto článku po dobu dvou odpovídajících období letového řádu pouze ke zlepšení časového rozvržení letištních časů pro tyto služby ve vztahu k původně požadovanému časovému rozvržení.

*Členské státy mohou přijmout opatření, jejichž cílem je přidělit část příjmů pocházejících z obchodování s letištními časy do fondu určeného na vyrovnání nákladů souvisejících s rozvojem letištních infrastruktur a s optimalizací příslušných služeb. V zájmu plné transparentnosti tento fond vymezí a schvaluje dozorový orgán uvedený ve směrnici Evropského Parlamentu a Rady 2009/12/ES ze dne 11. března 2009 o letištních poplatcích<sup>1</sup>. Fond musí být vždy řízen tak, aby bylo zajištěno, že budou respektovány zásady odděleného účetnictví, aby bylo možné stanovit finanční částky, které se z něj mají přidělit jednotlivým letišťům. Příjmy plynoucí z obchodování s letištními časy na určitém letišti jsou zpětně investovány do téhož letiště. [pozm. návrh 64]*

#### Článek 14

##### Ustanovení týkající se práva hospodářské soutěže

Tímto nařízením nejsou dotčeny pravomoci orgánů veřejné moci schvalovat převod letištních časů mezi leteckými dopravci a určovat, jak jsou tyto letištní časy přidělovány v souladu s vnitrostátními právními předpisy o hospodářské soutěži nebo články 101, 102 nebo 106 Smlouvy o fungování Evropské unie nebo nařízením Rady (ES) č. 139/2004 ze dne 20. ledna 2004 o kontrole spojování podniků<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 70, 14.3.2009, s. 11.

<sup>2</sup> Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1.

## Akty v přenesené pravomoci a výbor

### Článek 15

#### 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 čl. 3 odst. 3 a čl. 5 odst. 2 ~~na~~ ~~konci~~ je svěřena Komisi na dobu ~~neurčitou~~ **pěti let** od vstupu tohoto nařízení v platnost. ***Komise předloží zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto období. 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 období. [pozm. návrh 65]***

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedená v čl. 3 odst. 3 a čl. 5 odst. 2 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. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 3 odst. 3 a čl. 5 odst. 2 vstoupí v platnost, pouze 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.

## Článek 16

### Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor. Jedná se o výbor ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

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

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 8 nařízení (EU) č. 182/2011 ve spojení s článkem 5.
4. Komise může s výborem konzultovat rovněž jakoukoli jinou záležitost, která se týká uplatňování tohoto nařízení.



## Prováděcí opatření

### Článek 17

#### Soulad letištních časů s letovými plány

1. Letový plán předkládaný leteckým dopravcem obsahuje odkaz na přidělený letištní čas. Manažer struktury vzdušného prostoru ~~odmítne~~ **může po vyslechnutí dotčeného leteckého dopravce a** řídicího orgánu letiště **odmítnout** letový plán leteckého dopravce, jestliže letecký dopravce zamýšlí přistát nebo vzlétnout na koordinovaném letišti během období, ve kterých je koordinováno, aniž by mu byl koordinátorem přidělen letištní čas. ~~Má se za to, že provozovatelé letecké dopravy pro vlastní potřebu nedisponují letištním časem, pokud jsou nuceni provést let mimo rozmezí letištního času a pokud není zpoždění způsobeno letovými navigačními službami. [pozm. návrhy 66, 77 a 90/rev]~~
2. Členské státy přijmou opatření nezbytná pro výměnu informací mezi koordinátorem, manažerem struktury vzdušného prostoru, poskytovateli letových navigačních služeb a řídicím orgánem letiště.

## Článek 18

### Uplatňování

1. Koordinátor odejme sérii letištních časů prozatímně přidělenou leteckému dopravci, který je ve fázi vzniku, a umístí ji do fondu 31. ledna pro následující letní období letového řádu nebo 31. srpna pro následující zimní období letového řádu, jestliže podnik nemá platnou provozní licenci nebo doklad stejného druhu k tomuto dni nebo jestliže příslušný orgán vydávající licence neprohlásí, že je pravděpodobné, že provozní licence nebo doklad stejného druhu budou vydány před zahájením dotyčného období letového řádu. Příslušné orgány vydávající licence koordinátorovi pravidelně sdělují aktualizované informace a v přiměřené lhůtě reagují na jeho žádosti.

2. Letečtí dopravci, kteří opakovaně ~~nebo~~ **a** úmyslně provozují leteckou dopravu v čase, který se podstatně liší od letištního času přiděleného jako součást série letištních časů, nebo užívají letištní časy podstatně odlišným způsobem, než který byl určen v čase přidělení, ***a způsobí tak škodu letišti nebo letovému provozu, a společnosti podnikající ve všeobecném letectví / letecké dopravě pro vlastní potřebu, které tak činí úmyslně,*** ztratí ~~přednost~~ ***historická práva*** podle čl. 10 odst. 2. Koordinátor může rozhodnout o odnětí dotyčné série letištních časů pro zbytek období letového řádu ve vztahu k tomuto leteckému dopravci a umístit ji do fondu za podmínky, že se dotyčný letecký dopravce k tomuto vyjádřil a koordinátor jej již jednou varoval. Pokud letecký dopravce ***následně*** žádá o rovnocenné letištní časy, koordinátor nemá povinnost je přidělit.
- [pozn. návrh 67]**

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

3. ~~Členské státy zajistí, aby existovaly a byly uplatňovány účinné, přiměřené a odrazující sankce zavedou systém účinných, přiměřených a odrazujících sankcí~~ v případech
- ~~– opakovaného kdy letečtí dopravci nebo úmyslného provozování leteckých služeb společnosti podnikající ve všeobecném letectví / letecké dopravě pro vlastní potřebu úmyslně provozují letecké služby bez příslušného letištního času nebo v časech podstatně se odlišujících od přidělených letištních časů;~~
  - ~~– užívání letištních časů podstatně odlišným způsobem, než který byl určen v čase přidělení;~~
  - ~~– vrácení letištních časů po 31. lednu pro následující letní období letového řádu nebo po 31. srpnu pro následující zimní období letového řádu nebo ponechání si nevyužitých letištních časů; sankce musí zohledňovat případné využití mechanismu v souladu s článkem 11;~~
  - ~~– odmítnutí sdělit koordinátorovi nebo letištnímu zprostředkovateli informace uvedené v článku 7 a 13 nebo sdělení nepravdivých nebo zavádějících informací.~~

Koordinátor je o uplatňování těchto sankcí řádně informován. **Členské státy informují Komisi o sankčním systému, který na základě tohoto odstavce zavedly. [pozm. návrh 68]**

- 3a. Členské státy dále zajistí, aby řídicí orgán koordinovaného letiště zavedl a uplatňoval účinné, přiměřené a odstrašující finanční sankce s cílem vyřešit otázku vracení letištních časů po dohodě o historickém základním datu pro následující zimní resp. letní sezónu, nebo ponechání si nevyužitých letištních časů pro účely odrazování leteckých dopravců od toho, aby letištní časy vraceli do fondu uvedeného v článku 9 se zpožděním, a zajištění toho, aby nesli odpovědnost za rezervaci letištní infrastruktury, kterou poté nevyužili. Pro tyto účely se dodržují následující zásady:*
- a) před uložením sankcí uvedených v tomto odstavci se uplatní postup stanovený v článku 6 směrnice 2009/12/ES. Rovněž je konzultován koordinátor. V případě koordinovaných letišť, na něž se nevztahuje čl. 1 odst. 2 směrnice 2009/12/ES, řídicí orgán letiště konzultuje koordinační výbor a koordinátora;*
  - b) těmito sankcemi není dotčena nediskriminační a transparentní povaha postupu přidělování letištních časů a systému letištních poplatků;*

- c) *tyto sankce letecké dopravce neodrazují od rozvoje služeb nebo od vstupu na trh;*
- d) *letečtí dopravci nenesou odpovědnost za rezervaci letištní infrastruktury, kterou poté nevyužili:*
- u letištních časů, jež byly přiděleny, ale vráceny do fondu před 31. lednem pro následující letní období letového řádu nebo před 31. srpnem pro následující zimní období letového řádu;*
  - u letištních časů připadajících na svátky, jež byly vráceny do fondu před 31. lednem pro následující letní období letového řádu nebo před 31. srpnem pro následující zimní období letového řádu; a*
  - u letištních časů, jejichž nevyužití lze odůvodnit podle čl. 10 odst. 5;*
- e) *tyto sankce se oznámí koordinátorovi, zúčastněným stranám a Komisi nejméně šest měsíců před začátkem příslušného období letového řádu.*

*f systém sankcí je pro řídicí orgán letiště neutrální z hlediska příjmů a je zaměřen výhradně na zvýšení účinnosti přidělování letištních časů.*

*Koordinátor poskytne řídicímu orgánu letiště veškeré informace nezbytné pro provádění tohoto odstavce.*

*Členské státy tyto sankce zavedou nejpozději jeden rok od přijetí tohoto nařízení. Řádně o tom informují Komisi, která účinnost dotčených postihů vyhodnotí. Při zjištění možného porušení odstavce 2 nebo 3 v rámci sledování letištních časů či při jiné příležitosti je letecký dopravce písemně kontaktován, jsou mu sděleny podrobnosti údajného porušení a je požádán o informace o dotčené letecké službě nebo letištním čase. Je-li nezbytné uplatnit finanční sankci, uplatní se na každé jednotlivé pochybení leteckého dopravce, který porušil odstavec 2 nebo 3, přičemž dotčený členský stát uplatní předem stanovené minimální hodnoty sankcí. Vícenásobné porušení může vést k uložení několika finančních sankcí a může např. způsobit zdvojnásobení finančního sankce v případě každého dalšího pochybení. Koordinátor je o uložení sankcí řádně informován. Rozhodnutí o uložení finančních sankcí koordinátor zveřejní. [pozm. návrh 69]*

4. Aniž je dotčen čl. 10 odst. 5, může koordinátor v případě, že letecký dopravce nemůže dosáhnout míry využití ve výši ~~85~~ **80** % podle čl. 10 odst. 2, tomuto leteckému dopravci odejmout dotyčnou sérii leteckých časů pro zbytek období letového řádu a umístit je do fondu poté, co se k tomu dotyčný letecký dopravce vyjádří. **[pozm. návrh 70]**

Aniž je dotčen čl. 10 odst. 5, umístí koordinátor v případě, že po uplynutí doby odpovídající ~~15~~ **20** % doby platnosti série nebyly využity žádné letištní časy z této série letištních časů, dotyčnou sérii letištních časů do fondu po zbytek období letového řádu poté, co se k tomu dotyčný letecký dopravce vyjádří. Koordinátor může rozhodnout o odejmutí série letištních časů před koncem doby odpovídající ~~15~~ **20** % období platnosti série, pokud dopravce neprokáže, že má v úmyslu je využívat. **[pozm. návrh 71]**



## Článek 19

### Stížnosti a opravné prostředky

1. Aniž jsou dotčena práva na podání opravných prostředků podle vnitrostátního práva, podávají se stížnosti týkající se použití čl. 7 odst. 2, článků 9, 10, 13 a 17 a čl. 18 odst. 1, 2, 3 a 4 koordinačnímu výboru. Do jednoho měsíce po podání stížnosti výbor záležitost prozkoumá, a pokud je to možné, předloží koordinátorovi návrhy řešení problému. Není-li možné nalézt řešení, může příslušný členský stát do dvou měsíců zajistit urovnání prostřednictvím organizace, která zastupuje letecké dopravce nebo letiště, nebo prostřednictvím jiné třetí strany. **[pozn. návrh 72]**
2. Členské státy přijmou v souladu s vnitrostátním právem vhodná opatření k ochraně koordinátorů s ohledem na nároky na náhradu škody, které se vztahují k jejich činnostem podle tohoto nařízení, vyjma případů hrubé nedbalosti nebo úmyslného protiprávního jednání.

## Článek 20

### Vztahy se třetími zeměmi

1. Komise může postupem podle čl. 16 odst. 2 rozhodnout, že členský stát nebo členské státy přijmou opatření, včetně odejmutí letištních časů, ve vztahu k leteckému dopravci nebo leteckým dopravcům ze třetí země s cílem dosáhnout nápravy jejího diskriminačního chování, kdykoli se jeví, že tato třetí země, pokud jde o přidělení letištních časů na letištích:
  - a) neposkytuje leteckým dopravcům Unie zacházení srovnatelné s tím, které zaručují členské státy leteckým dopravcům z této země, nebo
  - b) neposkytuje leteckým dopravcům Unie fakticky národní zacházení nebo
  - c) poskytuje leteckým dopravcům jiných třetích zemí výhodnější zacházení než leteckým dopravcům Unie.
2. Členské státy uvědomí Komisi o všech závažných právních nebo faktických potížích u leteckých dopravců Unie při přidělování letištních časů na letištích ve třetích zemích.

## Závěrečná ustanovení

### Článek 21

#### Zpráva a spolupráce

1. Nejpozději do ~~čtyřech~~ čtyřech let od vstupu tohoto nařízení v platnost předloží Komise zprávu Evropskému parlamentu a Radě o jeho uplatňování. Zpráva se týká zejména uplatňování článků 9, 10, 11 a 13. **[pozm. návrh 73]**
  - 1a. Komise monitoruje sekundární trhy pro letištní časy založené na údajích obdržených od koordinátorů a do své výroční analýzy trhů v oblasti letecké dopravy zahrne zprávu o relevantních trendech, včetně těch, jež se týkají regionální obslužnosti a obslužnosti uvnitř Unie. [pozm. návrh 74]*
2. Členské státy a Komise spolupracují při uplatňování tohoto nařízení, zejména pokud jde o shromažďování informací pro zprávu podle odstavce 1.

## Článek 22

### Zrušení

Nařízení (EHS) č. 95/93 se zrušuje.

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

## Článek 23

### Vstup v platnost

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

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

V

*Za Evropský parlament  
předseda*

*Za Radu  
předseda*

## PŘÍLOHA I

### Zrušené nařízení a seznam jeho následných změn

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

---

## PŘÍLOHA II

### Srovnávací tabulka

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

—	Čl. 2 bod 16)
—	Čl. 2 bod 17)
—	Čl. 2 bod 18)
—	Čl. 2 bod 19)
—	Čl. 2 bod 20)
—	Čl. 2 bod 21)
Čl. 3 odst. 1	Čl. 3 odst. 1
Čl. 3 odst. 2	Čl. 3 odst. 2
Čl. 3 odst. 3	Čl. 3 odst. 3
Čl. 3 odst. 4	Čl. 3 odst. 4
—	Čl. 3 odst. 5
Čl. 3 odst. 5	Čl. 3 odst. 6
Čl. 3 odst. 6	Čl. 3 odst. 7
Čl. 3 odst. 7	Čl. 3 odst. 8
—	Čl. 3 odst. 9
—	Čl. 3 odst. 10
Čl. 4 odst. 1	Čl. 5 odst. 1
—	Čl. 5 odst. 2
Čl. 4 odst. 2 písm. a)	Čl. 5 odst. 3 písm. a)
Čl. 4 odst. 2 písm. b) první věta	Čl. 5 odst. 3 písm. b)
—	Čl. 5 odst. 3 písm. b) bod i)
—	Čl. 5 odst. 3 písm. b) bod ii)
—	Čl. 5 odst. 3, písm. b) body iia) a iib)
Čl. 4 odst. 2 písm. b) druhá věta	Čl. 5 odst. 3 písm. c)
Čl. 4 odst. 2 písm. c)	Čl. 5 odst. 3 písm. d)
—	Čl. 5 odst. 3 druhý pododstavec
Čl. 4 odst. 3	Čl. 5 odst. 4
Čl. 4 odst. 4	Čl. 5 odst. 5

Čl. 4 odst. 5  
Čl. 4 odst. 6  
Čl. 4 odst. 7  
—  
—  
Čl. 4 odst. 8  
—  
Čl. 4 odst. 9  
Čl. 4 odst. 10  
Čl. 5 odst. 1 první pododstavec  
Čl. 5 odst. 1 druhý pododstavec, písm. a)  
—  
—  
Čl. 5 odst. 1 druhý pododstavec písm. b)  
Čl. 5 odst. 2  
Čl. 5 odst. 3  
Čl. 6 odst. 1 první a druhý pododstavec  
Čl. 6 odst. 2  
Čl. 6 odst. 3  
  
Čl. 6 odst. 1 třetí pododstavec  
Čl. 7 odst. 1 až 3  
—  
Čl. 8 odst. 1  
Čl. 8 odst. 2 první pododstavec úvodní slova  
Čl. 8 odst. 2 první pododstavec první a druhá odrážka  
Čl. 8 odst. 2 druhý pododstavec

Čl. 5 odst. 6  
Čl. 5 odst. 7  
Čl. 5 odst. 7 a čl. 6 odst. 1, první pododstavec  
Čl. 6 odst. 1, druhý pododstavec  
Čl. 6 odst. 2  
Čl. 6 odst. 3  
Čl. 6 odst. 4  
—  
Čl. 6 odst. 5  
Čl. 8 odst. 1 první pododstavec  
Čl. 8 odst. 1 druhý pododstavec písm. a) body i) až vii)  
Čl. 8 odst. 1 druhý pododstavec písm. a) bod Viia)  
Čl. 8 odst. 1 druhý pododstavec písm. b)  
Čl. 8 odst. 1 druhý pododstavec písm. c)  
Čl. 8 odst. 2  
Čl. 8 odst. 3  
Čl. 4 odst. 1  
Čl. 4 odst. 5  
Čl. 4 odst. 2  
  
Čl. 4 odst. 4  
Článek 7  
Čl. 7 odst. 3a  
Čl. 10 odst. 1  
Čl. 10 odst. 2, úvodní slova  
Čl. 10 odst. 2 písm. a) a b)  
—



Čl. 8 odst. 3

Čl. 8 odst. 4

Čl. 8 odst. 5

—

Čl. 8 odst. 6

Čl. 8 odst. 7

—

—

Čl. 8a odst. 1

—

Čl. 8a odst. 2

—

Čl. 8a odst. 3

—

Čl. 8b první věta

Čl. 8b druhá věta

Čl. 8b třetí věta

Článek 9

Čl. 10 odst. 1

Čl. 10 odst. 2

Čl. 10 odst. 3

Čl. 10 odst. 4 úvodní věta a písm. a) první,  
druhá a třetí odrážka

Čl. 10 odst. 4 písm. b), c) a d)

—

Čl. 10 odst. 5

—

Čl. 10 odst. 6

Čl. 9 odst. 3

Čl. 10 odst. 5

Čl. 9 odst. 8 první pododstavec

Čl. 9 odst. 8 druhý pododstavec

Čl. 9 odst. 7

Čl. 9 odst. 9

Čl. 10 odst. -1

Čl. 10 odst. 2a

Čl. 13 odst. 1

Čl. 13 odst. 2 první pododstavec

Čl. 13 odst. 2 druhý pododstavec

Čl. 13 odst. 2 třetí pododstavec

Čl. 13 odst. 3 první až třetí pododstavec

Čl. 13 odst. 3 čtvrtý pododstavec

Čl. 10 odst. 7

Článek 14

—

Článek 12

Čl. 9 odst. 1

—

Čl. 10 odst. 4

Čl. 10 odst. 5 první pododstavec, písm. a)  
body i), ii) a iii)

Čl. 10 odst. 5 první pododstavec, písm. b), c)  
a d)

Čl. 10 odst. 5 druhý pododstavec

Čl. 10 odst. 7

Čl. 10 odst. 6

Čl. 9 odst. 3

Čl. 10 odst. 7  
Čl. 10 odst. 8  
Čl. 10 odst. 9  
Článek 10a  
Článek 11  
Článek 12  
Čl. 13 odst. 1 a 2

—  
Čl. 13 odst. 3  
Čl. 13 odst. 4

—  
Čl. 14 odst. 1

—  
Čl. 14 odst. 2  
Čl. 14 odst. 3  
Čl. 14 odst. 4  
Čl. 14 odst. 5

—  
Čl. 14 odst. 6 písm. a) a b)  
Čl 14a odst. 1

—  
Článek 14a odst. 2

—  
Článek 15

—  
—

Čl. 9 odst. 4  
Čl. 9 odst. 5  
Čl. 9 odst. 6

—  
Článek 19  
Článek 20  
Čl. 16 odst. 1 a 2  
Čl. 16 odst. 3  
Čl. 16 odst. 4

—  
Článek 15  
Čl. 17 odst. 1  
Čl. 17 odst. 2  
Čl. 18 odst. 1

—  
Čl. 18 odst. 2  
Čl. 18 odst. 3  
Čl. 18 odst. 3a  
Čl. 18 odst. 4 první a druhý pododstavec

Čl. 21 odst. 1  
Čl. 21 odst. 1a  
Čl. 21 odst. 2

Článek 22  
Článek 23

Příloha I  
Příloha II

---