

EVROPSKÝ PARLAMENT

2004



2009

Dokument ze zasedání

A6-0274/2009

24. 4. 2009

*****I**

ZPRÁVA

o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EHS) č. 95/93 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství
(KOM(2009)0121 – C6-0097/2009 – 2009/0042(COD))

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Zpravodaj: Paolo Costa

(Zjednodušený postup – čl. 43 odst. 2 a 3 jednacího řádu)

Vysvětlivky k označení legislativních postupů

- * Postup konzultace
většina odevzdaných hlasů
- **I Postup spolupráce (první čtení)
většina odevzdaných hlasů
- **II Postup spolupráce (druhé čtení)
většina odevzdaných hlasů pro schválení společného postoje
většina všech poslanců Parlamentu pro zamítnutí nebo změnu
společného postoje
- *** Postup souhlasu
většina všech poslanců Parlamentu s výjimkou případů uvedených
v článcích 105, 107, 161 a 300 Smlouvy o ES a článku 7 Smlouvy
o EU
- ***I Postup spolurozhodování (první čtení)
většina odevzdaných hlasů
- ***II Postup spolurozhodování (druhé čtení)
většina odevzdaných hlasů pro schválení společného postoje
většina všech poslanců Parlamentu pro zamítnutí nebo změnu
společného postoje
- ***III Postup spolurozhodování (třetí čtení)
většina odevzdaných hlasů pro schválení společného návrhu

(Druh postupu závisí na právním základu navrženém Komisí.)

Pozměňovací návrhy k legislativnímu textu

V pozměňovacích návrzích Parlamentu je pozměněný text zvýrazněn **tučnou kurzívou**. Pokud pozměňovací návrh Parlamentu přejímá stávající ustanovení pozměňujících aktů, která Komise nezměnila, jsou tyto části označeny tučně. Případné vypuštění takovýchto úseků se označuje takto: [...]. Zvýraznění **normální kurzívou** je upozorněním pro technická oddělení a označuje části legislativního textu, u nichž je navržena oprava, a má sloužit k usnadnění vypracování konečného znění (např. zjevné chyby nebo vynechání textu v některé jazykové verzi). Tyto navržené opravy podléhají dohodě příslušných oddělení.

OBSAH

	Strana
NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU	5
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ.....	7
POSTUP.....	11

NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EHS) č. 95/93 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (KOM(2009)0121 – C6-0097/2009 – 2009/0042(COD))

(Postup spolurozhodování: první čtení)

Evropský parlament,

- s ohledem na návrh Komise předložený Evropskému parlamentu a Radě (KOM(2009)0121),
 - s ohledem na čl. 251 odst. 2 a čl. 80 odst. 2 Smlouvy o ES, v souladu s nimiž Komise předložila svůj návrh Parlamentu (C6-0097/2009),
 - s ohledem na články 51 a 43 odst. 2 a 3 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A6-0274/2009),
1. schvaluje pozměněný návrh Komise;
 2. vyzývá Komisi, aby věc opětovně postoupila Parlamentu, bude-li mít v úmyslu svůj návrh podstatně změnit nebo jej nahradit jiným textem;
 3. pověřuje svého předsedu, aby předal postoj Parlamentu Radě a Komisi.

Pozměňovací návrh 1

Návrh nařízení – pozměňující akt
Bod odůvodnění 2

Znění navržené Komisí

(2) Aby nevyužívání letištních časů přidělených pro letní sezónu roku 2009 nezpůsobilo provozovatelům ztrátu práva na tyto letištní časy, je třeba jasně a jednoznačně stanovit, že uvedená sezóna je nepříznivě dotčena uvedenou hospodářskou krizí.

Komise bude nadále analyzovat dopad hospodářské krize na odvětví letecké dopravy. Pokud *se situace bude během*

Pozměňovací návrh

(2) Aby nevyužívání letištních časů přidělených pro letní sezónu roku 2009 **automaticky** nezpůsobilo provozovatelům ztrátu práva na tyto letištní časy, je třeba jasně a jednoznačně stanovit, že uvedená sezóna je nepříznivě dotčena uvedenou hospodářskou krizí.

zimní sezóny 2009–2010 nadále zhoršovat, bude moci **Komise rozhodnout o úplném** nebo **částečném** prodloužení tohoto režimu na zimní sezónu 2010–2011.

(2a) Komise bude nadále analyzovat dopad hospodářské krize na odvětví letecké dopravy. Pokud **před obdobím zimního letového řádu sezóny 2009–2010 dojde k dalšímu zhoršení situace**, bude moci **navrhnout úplné** nebo **částečné** prodloužení tohoto režimu na zimní sezónu 2010–2011. **Tento návrh lze učinit, pouze pokud je součástí návrhu celkové revize nařízení (EHS) č. 95/93.**

Pozměňovací návrh 2

Návrh nařízení – pozměňující akt

Článek 1

Nařízení (EHS) č. 95/93

Článek 10 c

Znění navržené Komisí

Pro účely čl. 10 odst. 4 koordinátoři uznají, že letečtí dopravci mají během období letního letového řádu 2010 nárok na stejné série letištních časů, které jim byly přiděleny během období letního letového řádu roku 2009 v souladu s tímto nařízením.

Komise bude nadále analyzovat dopad hospodářské krize na odvětví letecké dopravy. Pokud se situace bude během zimní sezóny 2009–2010 nadále zhoršovat, bude moci **postupem podle čl. 13 odst. 2 rozhodnout o úplném** nebo **částečném** prodloužení tohoto režimu na zimní sezónu 2010–2011.“

Pozměňovací návrh

Pro účely čl. 10 odst. 4 koordinátoři uznají, že letečtí dopravci mají během období letního letového řádu 2010 nárok na stejné série letištních časů, které jim byly přiděleny během období letního letového řádu roku 2009 v souladu s tímto nařízením.

Komise bude nadále analyzovat dopad hospodářské krize na odvětví letecké dopravy. Pokud se situace bude během zimní sezóny 2009–2010 nadále zhoršovat, bude moci **navrhnout úplné** nebo **částečné** prodloužení tohoto režimu na zimní sezónu 2010–2011.

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

Návrh Komise

Komise dne 10. března 2009 schválila naléhavý návrh na změnu nařízení č. 95/93 o přidělování letištních časů. Komise konkrétně navrhuje – s ohledem na hospodářskou krizi – dočasně pozastavit uplatňování pravidla „využitého nebo odebraného letištního času“, které stanoví, že letecké společnosti ztratí nabyté letištní časy, které jim byly původně přiděleny, pokud nevyužijí nejméně 80 % času po období, na které jim byly přiděleny.

Komise zdůrazňuje, že hospodářská krize vede k výraznému poklesu poptávky po osobní a nákladní letecké dopravě, což má negativní dopad na letecké společnosti. Komise tvrdí, že za těchto výjimečných podmínek by letecké společnosti neměly být nuceny k tomu, aby provozovaly poloprázdná letadla s cílem udržet si své letištní časy, a to jak z ekonomických, tak z ekologických důvodů. Pravidlo 80/20 bylo dočasně pozastaveno již dvakrát, a to po teroristických útocích v roce 2001 a po propuknutí SARS (syndrom akutního respiračního selhání) v roce 2003, které vedly k citelnému poklesu poptávky po letecké dopravě.

Pozastavení, které Komise navrhuje tentokrát, by platilo pouze pro přidělování letištních časů pro letní sezónu 2010. Jinými slovy, letecké společnosti by si mohly udržet své původní letištní časy pro letní sezónu 2010 i přesto, že v roce 2009 využily méně než 80 % letištních časů. Komise nicméně navrhuje ustanovení, které by umožnilo prodloužit toto opatření na nadcházející zimní sezónu postupem projednávání ve výborech (běžným regulativním postupem).

Zkušební postup

Vzhledem k tomu, že návrh Komise byl předložen pozdě a že návrh obsahuje časová omezení, musí být rozhodovací proces rychlý. Proto se koordinátoři výboru rozhodli uplatnit zjednodušený postup podle čl. 43 odst. 2 jednacího řádu Evropského parlamentu.

Po projednání záležitosti ve výboru dne 31. března předloží předseda ve funkci zpravodaje návrh legislativního usnesení s pozměňovacím návrhem (pozměňovací návrhy), který bude odrážet výsledek rozpravy, a zašle jej dne 31. března členům výboru. Následně je stanovena lhůta 21 dní, během které mohou členové výboru vznést námitky. Lhůta tedy vyprší dne 21. dubna.

Nevznese-li nejméně jedna desetina členů výboru (6 členů) námitky, je zpráva považována za přijatou ve výboru a je okamžitě předložena na plenárním zasedání, na kterém se o ní hlasuje bez rozpravy. Pokud vznese námitky nejméně jedna desetina členů, o zprávě se bude hlasovat na mimořádné schůzi výboru, která by se mohla konat dne 22. dubna ve Štrasburku.

Současně s kroky popsány výše bude zpravodaj nadále udržovat neformální kontakty s Radou s cílem dosáhnout dohody v prvním čtení. Ke znění dohody by mohly být předloženy pozměňovací návrhy na plenárním zasedání. Zpráva je naplánována na květnové plenární zasedání.

Stanoviska zainteresovaných stran

Zpravodaj uspořádal řadu schůzek s hlavními zainteresovanými stranami. Tyto schůzky ukázaly, že návrh, který byl na první pohled jasný a nevyvolával spory, je ve skutečnosti velmi složitý a diskutabilní. Jednotlivé zainteresované strany mají velmi rozdílné názory na navrhovaná opatření. Stručně řečeno, letecké společnosti poskytující služby síťovým způsobem návrh jednoznačně podporovaly, zatímco zástupci letišť a nízkonákladových společností vyjádřili vážné obavy. Hlavní argumenty byly tyto:

Zástupci leteckých společností poskytujících služby síťovým způsobem zdůraznili, že pozastavení platnosti pravidla 80/20 je zcela nezbytné vzhledem k prudkému poklesu poptávky. Leteckým společnostem by mělo být umožněno omezit vzniklou nadbytečnou kapacitu, aniž by přitom ztratily své letištní časy. Jinými slovy, letecké společnosti by neměly být nuceny pokračovat v činnosti neekonomickým způsobem jen proto, aby ochránily své letištní časy. Zástupci leteckých společností poskytujících služby síťovým způsobem argumentují, že je důležité – zejména pro spotřebitele – zachovat leteckou síť, která by měla být funkční i v okamžiku, kdy začne hospodářská obnova, a kterou mohou poskytnout pouze letecké společnosti poskytující služby síťovým způsobem. Nařízení by v mezidobě umožnilo, aby byly nevyužité letištní časy přiděleny dočasně nebo *ad-hoc* jiným leteckým společnostem. Jejich zástupci rovněž zdůraznili, že návrh by ochránil evropské letecké společnosti, které nedostaly žádnou veřejnou podporu, před ztrátou letištních časů ve prospěch hlavních konkurentů, kterými jsou letecké společnosti v Číně, Indii a Japonsku, které získaly značné státní podpory.

Zástupci evropských letišť měli zcela odlišný názor. Zdůraznili, že na všech velkých letištích v Evropě existují dlouhé pořadníky leteckých společností čekajících na přidělení letištních časů. Naopak navrhované opatření by umožnilo tradičním společnostem udržet si nevyužité letištní časy, o které mají zájem jiné letecké společnosti, a znemožnilo by letišťům využívat nedostatečnou kapacitu nejefektivnějším způsobem. Vzniklé náklady pro letiště (ve formě ušlého zisku) by ve skutečnosti představovaly křížovou dotaci hlavních letišť několika leteckým společnostem poskytujícím služby síťovým způsobem, a to v době, kdy letiště již pociťují dopady hospodářské krize. Dále zdůraznili, že navrhované opatření povede v první řadě k omezení letů mezi dopravními uzly a regionálními letišti, což bude mít negativní dopad na regiony a na mobilitu jejich obyvatel. Zástupci evropských letišť se rovněž domnívají, že navrhované opatření je naprosto v rozporu s hospodářskou soutěží, jelikož brání výkonným leteckým společnostem vstoupit na trh, a tím znemožňuje restrukturalizaci odvětví ve stanovené době a odepírá spotřebitelům možnost většího výběru a konkurenceschopnějších služeb.

Zástupci nízkonákladových společností ve velké míře souhlasili s argumenty, které uvedli zástupci evropských letišť. Potvrdili sice, že celé odvětví je v současné době pod značným tlakem, zdůraznili však, že nízkonákladové společnosti byly krizí ovlivněny méně než letecké společnosti poskytující služby síťovým způsobem. Mnoho z těchto nízkonákladových společností je stále ziskových, dále se rozvíjejí a rády by zvýšily počet svých letištních časů na hlavních letištích. Tvrdí, že návrh Komise tím, že umožňuje leteckým společnostem poskytujícím služby síťovým způsobem kumulovat letištní časy, aniž by je využívaly, narušuje hospodářskou soutěž. Podle jejich názoru to povede ke snížení počtu letů a k vyšším cenám letenek, k čemuž by v opačném případě nedošlo.

Hodnocení zpravodaje

Hospodářská krize má bezpochyby negativní dopad na letecký průmysl. To je jeden z mála bodů, na kterém se shodnou všechny zainteresované strany. V roce 2009 došlo podle dostupných údajů k poklesu osobní dopravy přibližně o 5 % a nákladní dopravy o 15 % oproti roku 2008. Dopad hospodářské krize na leteckou dopravu je horší, než tomu bylo v případě teroristických útoků v roce 2001 nebo po propuknutí SARS v roce 2003, kdy bylo pravidlo 80/20 dočasně pozastaveno.

Nicméně současná situace se od situace v roce 2001, resp. 2003, liší. Zaprvé, na rozdíl od vlivu teroristických útoků a SARS se krize netýká výhradně letectví, ale ovlivňuje všechna odvětví hospodářství v celosvětovém měřítku. Zadruhé, krize není spojována s určitou událostí, a zatímco po událostech v roce 2001, resp. 2003, se dalo předpokládat, že se situace vrátí do původního stavu, vývoj a trvání současné krize jsou nepředvídatelné.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti není zpravodaj ochoten přijmout ustanovení, které by Komisi umožnilo prodloužit dočasná opatření na nadcházející zimní sezónu postupem projednávání ve výborech. Situaci je však nutné sledovat s cílem do podzimu lépe pochopit povahu krize a její dopady, což by Komisi umožnilo případně předložit nový návrh, který by obsahoval zcela jiné nástroje, než jsou nástroje stanovené v současném návrhu. Tento nový návrh následně projedná nově zvolený Parlament a případně jej pozmění.

Co se týče samotných navržených opatření, je třeba vzít v potaz řadu faktorů s cílem najít vyvážené řešení, které by zohledňovalo nejen obavy všech hlavních zainteresovaných stran, ale také zájmy cestujících. Toto řešení však nesmí vést k přerozdělení výdajů a zisků mezi různá odvětví letectví, mělo by naopak zohlednit problémy, se kterými se potýká letecká doprava jako celek. Z tohoto důvodu je v situaci, kdy na hlavních letištích stále existuje poptávka po letištních časech, úplné pozastavení pravidla „využití nebo odebrání letištního času“ nežádoucí, protože by tak byly zvýhodněny tradiční společnosti na úkor letišť, která přicházejí o příjmy, jiných leteckých společností, kterým je bráněno v soutěži o historicky nabyté letištní časy, a cestujících, kteří by se ocitli v situaci, kdy je méně letů za vyšší ceny. Letecké společnosti by si mohly udržet nevyužití letištní časy pouze v případě, že o daný čas nepožádal jiný dopravce.

Rovněž je třeba se zabývat obavami leteckých společností poskytujících služby síťovým způsobem. Aby tyto společnosti mohly být v budoucnu, až začne hospodářská obnova, ziskové, je třeba, aby teď „investovaly“ a nadále provozovaly v současnosti neziskové letištní časy s cílem si je udržet. Ačkoli z ekonomického hlediska může mít pro letecké společnosti význam ponechat si letištní časy, z ekologického hlediska je to sporné, protože i poloprázdná letadla produkují skleníkové plyny. Vzhledem k této skutečnosti, ale i s cílem poskytnout určitou pomoc leteckým společnostem, které čelí náročným ekonomickým podmínkám, se navrhuje přizpůsobit pravidlo 80/20 s ohledem na klesající poptávku. Proto by se měl snížit strop 80 % na 75 % v souladu s klesající poptávkou ze strany cestujících (současný pokles se odhaduje na 5 %).

Pokud jde o cestující, měl by být v rámci posuzování návrhu Komise zohledněn další prvek, a to ochrana leteckých sítí obsluhujících regionální letiště, které spojují evropské regiony

s hospodářskými centry. Proto zpravodaj navrhuje vložit ustanovení, podle kterého se společnosti, které mohou využívat uvolněné letištní časy na základě pravidla „využitého nebo odebraného letištního času“ (se sníženým stropem), musejí zavázat, že budou na stejném trhu poskytovat služby nejméně dvě sezóny. Jinak řečeno, pokud není letištní čas využíván alespoň v 75 % případů, je vrácen do poolu, pouze pokud jej nechce získat a využívat na stejné trase po dobu nejméně dvou letových období žádný dopravce včetně stávajícího dopravce.

Zpravodaj se rovněž domnívá, že nařízení o přidělování letištních časů musí být v blízké budoucnosti předmětem celkové revize, která se bude mimo jiné zabývat otázkami hospodářské soutěže a otázkami vlastnictví letištních časů a obchodování s nimi. Současná dočasná opatření by mohla být použita k testování některých inovačních prvků, které by mohly být později trvale zahrnuty v rámci celkové revize. V této souvislosti lze například navrhnout opětovné přidělení nevyužitých letištních časů na letní sezónu 2010 prostřednictvím dražby. Zavedení tržních mechanismů tohoto druhu by mělo z dlouhodobého hlediska vést k účinnějšímu využívání omezené kapacity letišť.

POSTUP

Název	Společná pravidla pro přidělování letištních časů na letištích Společenství
Referenční údaje	KOM(2009)0121 – C6-0097/2009 – 2009/0042(COD)
Datum předložení EP	10.3.2009
Příslušný výbor Datum oznámení na zasedání	TRAN 24.3.2009
Zpravodaj(ové) Datum jmenování	Paolo Costa 16.3.2009
Projednání ve výboru	31.3.2009
Datum přijetí	22.4.2009
Výsledek závěrečného hlasování	+: 38 -: 4 0: 1
Členové přítomní při závěrečném hlasování	Gabriele Albertini, Etelka Barsi-Pataky, Erminio Enzo Boso, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowicki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Josu Ortuondo Larrea, Reinhard Rack, Ulrike Rodust, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Michel Teychenné, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Armando Veneto, Lars Wohlin, Roberts Zīle
Náhradník(ci) přítomný(i) při závěrečném hlasování	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Nathalie Griesbeck, Lily Jacobs, Elisabeth Jeggle, Antonio López-Istúriz White, Rosa Miguélez Ramos, Dominique Vlasto
Náhradník(ci) (čl. 178 odst. 2) přítomný(i) při závěrečném hlasování	Francesco Enrico Speroni
Datum předložení	24.4.2009