



EVROPSKÝ PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Dokument ze zasedání*

---

**A7-0379/2012**

15. 11. 2012

**\*\*\*I**  
**ZPRÁVA**

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))

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Zpravodaj: Giommaria Uggias

(Přepracování – článek 87 jednacího řádu)

### ***Vysvětlivky***

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

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

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

V pozměňovacích návrzích Parlamentu je pozměněný text zvýrazněn ***tučnou kurzivou***. Zvýraznění *normální kurzivou* je upozorněním pro technická oddělení a označuje části návrhu aktu, 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.

V záhlaví každého pozměňovacího návrhu k existujícímu aktu, který má být návrhem aktu pozměněn, je na třetím řádku uveden existující akt a na čtvrtém řádku ustanovení existujícího aktu, kterého se pozměňovací návrh týká. Převzaté části ustanovení existujícího aktu, které Parlament hodlá změnit, zatímco návrh aktu tento úsek nezmění, jsou označeny **tučně**. Případné vypuštění takovýchto úseků se označuje [...].

## OBSAH

	<b>Strana</b>
NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU .....	5
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ.....	53
PŘÍLOHA: DOPIS VÝBORU PRO PRÁVNÍ ZÁLEŽITOSTI.....	56
PŘÍLOHA: STANOVISKO PORADNÍ SKUPINY SLOŽENÉ Z PRÁVNÍCH SLUŽEB EVROPSKÉHO PARLAMENTU, RADY A KOMISE.....	58
POSTUP .....	60



## NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

**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 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 podstatně změnit nebo jej nahradit jiným textem;

<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.

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

## Pozměňovací návrh 1

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 4

#### *Znění navržené Komisí*

(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, 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. ***I když 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.***

#### *Pozměňovací návrh*

(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 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. ***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.***

#### *Odůvodnění*

*Primární prodej letištních časů v dražbě, stejně jako do jisté míry sekundární trh s letištními*

*časy, by zvýhodňovaly větší dopravce a ziskovější dálkové trasy. Dokud nebude problém s kapacitou vyřešen komplexněji, bude se tak nevyhnutelně dít na úkor přístupu evropských regionů k uzlovým letišťům a úspor těchto letišť.*

## **Pozměňovací návrh 2**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 6**

*Znění navržené Komisí*

(6) Přidělování letištních časů na přetížených letištích **by mělo** být i nadále založeno na neutrálních, transparentních a nediskriminačních pravidlech.

*Pozměňovací návrh*

(6) Přidělování letištních časů na přetížených letištích **musí** být i nadále založeno na neutrálních, transparentních a nediskriminačních pravidlech.

## **Pozměňovací návrh3**

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

*Znění navržené Komisí*

***(11) Je třeba zrušit přednost poskytovanou leteckému dopravci žádajícímu série letištních časů na letišti pro pravidelnou osobní dopravu bez mezipřistání mezi tímto letišťem a regionálním letišťem, 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.***

*Pozměňovací návrh*

***vypouští se***

## **Pozměňovací návrh 4**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 12**

*Znění navržené Komisí*

***(12) Je také třeba předcházet situacím, kdy jsou následkem nedostatku letištních časů výhody liberalizace nerovnoměrně rozprostřeny a hospodářská soutěž je***

*Pozměňovací návrh*

***(Netýká se českého znění.)***

*narušena.*

## **Pozměňovací návrh 5**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 12 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***(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.***

*Odůvodnění*

*Je potřeba uznat, že letecká doprava mimo letový řád hraje důležitou úlohu při zajišťování spojení s méně dostupnými oblastmi Evropy, a přispívá tak k jejich rozvoji.*

## **Pozměňovací návrh 6**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 13**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***(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 doзору 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***

*vypouští se*



*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.*

**Pozměňovací návrh 7**  
**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 14**

*Znění navržené Komisí*

(14) *Měl by být zajištěn lepší soulad mezi letovými plány a letištními časy v zájmu lepšího využití letištní kapacity a zlepšení přesnosti letů.*

*Pozměňovací návrh*

(14) *Pro účely optimalizace dostupné kapacity letišť je nezbytné stanovit postupy na zlepšení soudržnosti letištních časů letišť s letovými plány.*

*Odůvodnění*

*Cílem tohoto pozměňovacího návrhu je zlepšit výkladovou jednoznačnost textu.*

**Pozměňovací návrh 8**  
**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 15**

*Znění navržené Komisí*

(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 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 ovlivnění činnosti koordinátora nedostatkem lidských, technických nebo finančních zdrojů nebo odborných znalostí, musí členský stát koordinátorovi zajistit zdroje,

*Pozměňovací návrh*

(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 ovlivnění činnosti koordinátora **a letištního zprostředkovatele** nedostatkem lidských, technických nebo finančních zdrojů nebo

které mu umožní řádně provádět jeho činnost.

odborných znalostí, musí členský stát koordinátorovi zajistit zdroje, které mu umožní řádně provádět jeho činnost.

#### *Odůvodnění*

*S ohledem na vytvoření pozice evropského koordinátora se jeví jako užitečné vyjasnit a posílit úlohu koordinátorů a letištních zprostředkovatelů. Kromě toho umožní zdokonalení vzájemného působení těchto subjektů připravit zavedení koordinátora na evropské úrovni.*

### **Pozměňovací návrh 9**

#### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 16**

##### *Znění navržené Komisí*

(16) Je třeba zavést další povinnosti pro letecké dopravce, pokud se týká předávání informací koordinátorovi. Rovněž je třeba stanovit další sankce v případě opomenutí předat informace nebo předání nesprávných nebo zavádějících informací. V případě letišť, která **jsou součástí sítě**, by letečtí dopravci měli mít povinnost sdělit své záměry ohledně letu nebo další relevantní informace požadované koordinátorem nebo letištním zprostředkovatelem.

##### *Pozměňovací návrh*

(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 **nemají určeno postavení**, by letečtí dopravci měli mít povinnost sdělit své záměry ohledně letu nebo další relevantní informace požadované koordinátorem nebo letištním zprostředkovatelem.

#### *Odůvodnění*

*S ohledem na vytvoření pozice evropského koordinátora se jeví jako užitečné vyjasnit a posílit úlohu koordinátorů a letištních zprostředkovatelů. Kromě toho umožní zdokonalení vzájemného působení těchto subjektů připravit zavedení koordinátora na evropské úrovni.*

### **Pozměňovací návrh 10**

#### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 17**

##### *Znění navržené Komisí*

(17) Unie by měla usnadňovat spolupráci mezi koordinátory a letištními zprostředkovateli, aby jim umožnila

##### *Pozměňovací návrh*

(17) Unie by měla usnadňovat spolupráci mezi koordinátory a letištními zprostředkovateli, aby jim umožnila

výměnu osvědčených postupů, s cílem vytvořit v *budoucnu* evropského koordinátora.

výměnu osvědčených postupů, s cílem vytvořit *při zohlednění pokroku, jehož bylo dosaženo při zavádění Jednotného evropského nebe, jednotného* koordinátora *na evropské úrovni*.

#### *Odůvodnění*

*Myšlenka jednotného koordinátora na evropské úrovni je sice přijatelná, ale bude možné ji uplatnit v praxi až za určitou dobu a po úplném zavedení jednotného evropského nebe.*

### **Pozměňovací návrh 11**

#### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 19**

##### *Znění navržené Komisí*

(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 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.

##### *Pozměňovací návrh*

(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.

#### *Odůvodnění*

*Funkční bloky vzdušného prostoru jsou účelové pro dosažení nezbytné kapacity a účinnosti sítě uspořádání letového provozu v rámci jednotného evropského nebe.*

### **Pozměňovací návrh 12**

#### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 21**

##### *Znění navržené Komisí*

*(21) Doba platnosti série letištních časů by měla být omezena na období letového*

##### *Pozměňovací návrh*

*vypouští se*

**řádu, pro něž je tato série poskytnuta.  
Přednost pro přidělení série letištních  
časů, a to i historických, by měla  
vzniknout přidělením nebo potvrzením ze  
strany koordinátora.**

#### *Odůvodnění*

*Historická práva se nezískávají na základě přidělení, nýbrž na základě předchozího využívání letištních časů v souladu s tímto nařízením. Koordinátor by měl uplatňovat pouze pravidla stanovená právními předpisy.*

**Pozměňovací návrh 13  
Návrh nařízení  
Bod odůvodnění 22 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***(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, nejbzdálenějších a ostrovních regionech s velkými evropskými uzlovými letišti, a tedy s celosvětovou sítí letového provozu.***

#### *Odůvodnění*

*Existují oprávněné obavy, že společnosti, které mají k dispozici letištní časy na velkých uzlových letištích, je využijí především pro provozování dálkových letů na úkor okrajových částí Evropy, které by tak byly odříznuty od spojení se zbytkem celosvětové sítě.*

**Pozměňovací návrh 14**

**Návrh nařízení  
Bod odůvodnění 24**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(24) Aby se letečtí dopravci mohli přizpůsobit situacím krajní naléhavosti, jako je výrazný pokles objemu dopravy nebo hospodářská krize s vážným dopadem**

**(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 a postihující **velkou** 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** zachovat si přednost v přidělování stejných sérií na následující období letového řádu, i když nebyla dosažena hodnota **85 %**.

na činnost leteckých dopravců a postihující **větší** část období letového řádu, je třeba umožnit Komisi přijímání naléhavých opatření s cílem zajistit soudržnost opatření, která mají přijmout koordinovaná letiště. Tato opatření leteckým dopravcům **umožní** zachovat si přednost v přidělování stejných sérií na následující období letového řádu, i když nebyla dosažena hodnota **80 %**.

### *Odůvodnění*

*Změna celosvětově přijímaného pravidla „use it or lose it“ z poměru 80-20 na navrhovaných 85-15 připraví letecké dopravce o schopnost vyrovnat se s nečekanými událostmi, které jsou mimo jejich kontrolu (počasí, zpoždění služeb řízení letového provozu, technické problémy atd.) a mohou je donutit ke zrušení letů. Je proto vhodné zachovat v této věci status quo.*

### **Pozměňovací návrh 15**

#### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 24 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***(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.***

### **Pozměňovací návrh 16**

#### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 25**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***(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***

***vypouští se***

*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 letišť, 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 poskytovatelům letových navigačních služeb.*

#### **Pozměňovací návrh 17**

##### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 26**

###### *Znění navržené Komisí*

(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 systém **letištních poplatků způsobem odrazujícím od takového chování**. Řídicí orgány letišť by využitím **tohoto mechanismu** nicméně neměly leteckým dopravcům bránit ve vstupu na trh nebo v rozvoji služeb.

#### **Pozměňovací návrh 18**

##### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 26 a (nový)**

###### *Pozměňovací návrh*

(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 sankcí s cílem odradit letecké dopravce od takových postupů**. Řídicí orgány letišť by využitím **těchto mechanismů** nicméně neměly leteckým dopravcům bránit ve vstupu na trh nebo v rozvoji služeb.

**(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.**

*Odůvodnění*

*Tento pozměňovací návrh prostřednictvím nového bodu odůvodnění zdůrazňuje možnost, s níž přišel zpravodaj, a sice využít výnosy z obchodování s letištními časy ke zlepšení a posílení letištních kapacit.*

**Pozměňovací návrh 19**

**Návrh nařízení  
Bod odůvodnění 28**

(28) Použitím ustanovení tohoto nařízení **by neměla** být dotčena pravidla hospodářské soutěže stanovená Smlouvou, zejména články **101, 102** a 106 .

(28) Použitím ustanovení tohoto nařízení **nesmí** být dotčena pravidla hospodářské soutěže stanovená Smlouvou, zejména články **101,102** a 106.

**Pozměňovací návrh 20**

**Návrh nařízení  
Bod odůvodnění 30**

(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.**

(30) Komisi by měla být svěřena pravomoc přijímat akty podle článku 290 Smlouvy o fungování Evropské unie.

**Pozměňovací návrh 21**  
**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 35 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(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.*

**Pozměňovací návrh 22**  
**Návrh nařízení**  
**Čl. 2 – bod 1**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

1) „letištním časem“ rozumí povolení, které vydal koordinátor 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** koordinátor přidělil v souladu s tímto nařízením;

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 **určité dny a časy, které** koordinátor přidělil v souladu s tímto nařízením;

**Pozměňovací návrh 23**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 2 – bod 2 – písm. b**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**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**

**vypouští se**



**pro danou dopravu bez mezipřistání.**

#### *Odůvodnění*

*Smyslem postavení nově vstupujícího dopravce je vytvořit volnou a nenarušenou hospodářskou soutěž na evropském trhu. Stanovení zvláštního pravidla o maximálním počtu letištních časů, kterými je nutné disponovat pro získání postavení nově vstupujícího dopravce, by vedlo ke zvýhodnění některých dopravců. V zájmu zamezení narušení hospodářské soutěže je tedy třeba pro evropské i mezinárodní trasy uplatňovat jednotné a stejné pravidlo.*

### **Pozměňovací návrh 24**

#### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 2 – bod 6**

#### *Znění navržené Komisí*

6) „skupinou leteckých dopravců“ rozumí dva nebo více leteckých dopravců, kteří provádějí za účelem **provozování určité letecké dopravní služby** společný provoz, provoz na základě koncese nebo společné označování linek;

#### *Pozměňovací návrh*

6) „skupinou leteckých dopravců“ rozumí dva nebo více leteckých dopravců **či konsorcium v případě provozovatelů nepravidelných letů**, kteří provádějí za účelem **využití určitého letového času** společný provoz, provoz na základě koncese nebo společné označování linek;

#### *Odůvodnění*

*Je nezbytné, aby provozovatelé nepravidelných letů a provozovatelé letecké dopravy pro vlastní potřebu mohli využít týchž možností plynoucích z nových pravidel jako provozovatelé letů pravidelných.*

### **Pozměňovací návrh 25**

#### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 2 – bod 9**

#### *Znění navržené Komisí*

9) „**sít'ovým letišťem**“ 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 „sít'“)** v souladu s článkem 6 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č.

#### *Pozměňovací návrh*

**vypouští se**

## Odůvodnění

*Pozměňovací návrh v souladu s novým bodem odůvodnění 13. Nevidíme potřebu zavádět novou kategorii letišť, která by se přiřadila ke koordinovaným letištím a letištím s plánovaným provozem. Žadoucí je naopak vytvořit systém výměny údajů, který na letištích usnadní koordinované plánování.*

## Pozměňovací návrh 26

## Návrh nařízení

## Čl. 2 – bod 13

*Znění navržené Komisí*

13) „sérií letištních časů“ rozumí alespoň **15** letištních časů *pro letní* 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;

*Pozměňovací návrh*

13) „sérií letištních časů“ rozumí alespoň **pět** letištních časů, **kteří jsou pravidelně ve stejném** období letového řádu požadovány pro stejnou dobu ve stejný den v týdnu 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;**

## Odůvodnění

*Série letištních časů je na celém světě definována jako minimálně 5 letištních časů (globální pokyny o letištních časech). Zavedení odlišného pravidla v Evropě by bylo vzhledem ke globální povaze letectví nepraktické. Za určitých specifických podmínek však lze uplatnit místní pravidla.*

## Pozměňovací návrh 27

## Návrh nařízení

## Čl. 2 – bod 18 a (nový)

*Znění navržené Komisí**Pozměňovací návrh*

**18a) „nepravidelnou leteckou službou“ rozumí let, který nesplňuje všechny podmínky čl. 2 bodu 16 nařízení (ES) č. 1008/2008;**

## Odůvodnění

*Letecká doprava pro vlastní potřebu je provozována specifickým způsobem. Většina operací v rámci letecké dopravy pro vlastní potřebu nemůže být zahrnuta pod pojem „programované nepravidelné letecké služby“. Jelikož je letecká doprava pro vlastní potřebu dotčena novým nařízením o letištních časech, je nová definice nezbytná.*

### Pozměňovací návrh 28

#### Návrh nařízení

#### Čl. 2 – bod 19

##### *Znění navržené Komisí*

19) „manažerem struktury vzdušného prostoru“ rozumí **subjekt** vytvořený na základě článku 6 nařízení (ES) č. 551/2004;

##### *Pozměňovací návrh*

19) „manažerem struktury vzdušného prostoru“ rozumí **orgán uspořádání letového provozu (ATM)** vytvořený na základě článku 6 nařízení (ES) č. 551/2004, **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;**

## Odůvodnění

*Definice převzatá z článku 6 nařízení (ES) č. 551/2004.*

### Pozměňovací návrh 29

#### Návrh nařízení

#### Článek 3

##### *Znění navržené Komisí*

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

##### *Pozměňovací návrh*

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 „sít“)**, 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.

Tato analýza by měla určit nedostatky v kapacitě, přičemž zohlední environmentální omezení dotčeného letiště. Analýza zváží možnosti překonání zjištěných nedostatků pomocí nové nebo upravené infrastruktury, provozních nebo jiných změn a zváží 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

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, 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.

Tato analýza, **kteřá je založena na společně přijatých a obecně uznávaných postupech**, by měla určit nedostatky v kapacitě, přičemž zohlední environmentální omezení dotčeného letiště. Analýza zváží možnosti překonání zjištěných nedostatků pomocí nové nebo upravené infrastruktury, provozních nebo jiných změn a zváží 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** 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 toto 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**

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 **letiště** užívají, jejich zastupujícími organizacemi, zástupci všeobecného letectví 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.

6. Pokud u jednoho nebo více období letového řádu vyvstanou kapacitní obtíže, zajistí členský stát, aby letiště bylo pro toto 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.

***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**, 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.

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.

10. Pokud je přijato rozhodnutí podle odstavců 6 **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.

## **Pozměňovací návrh 30**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 4 – odst. 1 – pododstavec 1**

*Znění navržené Komisí*

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

*Pozměňovací návrh*

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.**

a environmentální omezení a všechny jejich změny. Tato omezení se sdělí Komisi.

### **Pozměňovací návrh 31**

#### **Návrh nařízení Čl. 4 – odst. 3**

*Znění navržené Komisí*

**3. Určením koordinačních parametrů nesmí být dotčen neutrální a nediskriminační charakter přidělování letištních časů.**

*Pozměňovací návrh*

**vypouští se**

*Odůvodnění*

*Tento odstavec není potřebný, neboť celé nařízení č. 95/93 má být nediskriminační.*

### **Pozměňovací návrh 32**

#### **Návrh nařízení Čl. 5 – odst. 1**

*Znění navržené Komisí*

1. Členský stát příslušný pro **sít'ové** 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.

*Pozměňovací návrh*

1. Členský stát příslušný pro 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.

### Pozměňovací návrh 33

#### Návrh nařízení

##### Čl. 5 – odst. 3 – pododstavec 1 – písm. b – bod i

###### *Znění navržené Komisí*

(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;

###### *Pozměňovací návrh*

(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;***

### Pozměňovací návrh 34

#### Návrh nařízení

##### Čl. 5 – odst. 3 – pododstavec 1 – písm. b – bod ii a (nový)

###### *Znění navržené Komisí*

###### *Pozměňovací návrh*

***(ii) složení rady koordinátorů či provádění dohledu jsou 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 organizací byli členy rady nebo prováděli dohled, pokud jsou vyvážena hlasovací práva;***

###### *Odůvodnění*

*Cílem je zajistit vyváženou nestrannost v radě koordinátorů.*

### Pozměňovací návrh 35



## Návrh nařízení

### Čl. 5 – odst. 3 – pododstavec 1 – písm. b – bod ii b (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(iib) za tímto účelem nesměl být koordinátor nebo letištní zprostředkovatel – at' 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;*

## Pozměňovací návrh 36

### Návrh nařízení

#### Čl. 5 – odst. 3 – pododstavec 1 – písm. c

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

c) aby systém financování činností koordinátora zaručoval nezávislost postavení **koordinátora**;

c) aby systém financování činností koordinátora **a letištního zprostředkovatele** zaručoval nezávislost **jejich** postavení;

## Pozměňovací návrh 37

### Návrh nařízení

#### Čl. 5 – odst. 3 – pododstavec 2

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

Financování uvedené v písmeni c) zajišťují letečtí dopravci s operacemi na koordinovaných letištích a 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**, aby **měl** koordinátor stále k dispozici **nezbytné** zdroje – finanční, personální, technické a materiální –, jakož i odborné

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 **zavedou postup konzultace zúčastněných stran s možností odvolání**, aby **bylo zajištěno**

znalosti pro výkon své činnosti;

*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 odpovídající zdroje – finanční, personální, technické a materiální –, jakož i odborné znalosti pro výkon své činnosti.*

#### *Odůvodnění*

*Jeví se jako vhodné, aby se všichni dopravci, kteří využívají koordinace, podíleli na jejím financování a aby výše příspěvku byla přiměřená koordinační službě. Vzhledem k tomu, že letiště již mají k dispozici struktury pro výběr, mohla by být navíc vhodným subjektem k této činnosti, čímž by se zabránilo zbytečnému vytváření nové struktury. Zavedení postupu konzultace a odvolání umožní předcházet porušování pravidel a zajistit transparentnost.*

#### **Pozměňovací návrh 38**

##### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 5 – odst. 7 – pododstavec 2**

###### *Znění navržené Komisí*

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 zohledňuje čas a ostatní významné parametry vztahující se k dotčenému letišti.

###### *Pozměňovací návrh*

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

#### *Odůvodnění*

*Manažer struktury vzdušného prostoru by měl mít možnost vyjadřovat se k souladu provozu leteckých dopravců s přidělenými letištními časy.*

#### **Pozměňovací návrh 39**

## Návrh nařízení Článek 6

### *Znění navržené Komisí*

#### Transparentnost činností koordinace a plánování provozu

1. Koordinátor nebo letištní zprostředkovatel **na konci každého období letového řádu** předává dotyčným členským státům a **Komisi** zprávu o činnosti, představující obecnou situaci v oblasti přidělování letištních časů a/nebo plánování provozu. Zpráva se týká zejména uplatňování čl. 9 odst. 5 a článků 13 a 18 a všech stížností podaných koordináčnímu výboru, které se vztahují k použití článků 9 a 10, a opatření k jejich řešení. Zpráva obsahuje rovněž výsledky šetření ohledně kvality služeb poskytovaných koordinátorem, provedeného mezi zúčastněnými stranami.

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 aktualizovanou databázi s bezplatným přístupem, obsahující tyto informace:

a) historické letištní časy rozčleněné podle

### *Pozměňovací návrh*

#### Transparentnost činností koordinace a plánování provozu

1. Koordinátor nebo letištní zprostředkovatel **každoročně** předává dotyčným členským státům, **Komisi a na jejich žádost také všem stranám zapojeným do financování** zprávu o činnosti, představující obecnou situaci v oblasti přidělování letištních časů a/nebo plánování provozu. Zpráva se týká zejména uplatňování čl. 9 odst. 5 a článků 13 a 18 a všech stížností podaných koordináčnímu 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.** 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 umožňovat ověření 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** zajistí 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** je letištní zprostředkovatel, koordinátor a letečtí dopravci za předpokladu, že jsou v souladu s právem Unie.

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 letištím** umožňovat ověření **jejich** dostupnosti;

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. **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, **použijí** je letištní zprostředkovatel, koordinátor a letečtí dopravci za předpokladu, že jsou v souladu s právem Unie.

**Pozměňovací návrh 40**  
**Návrh nařízení**  
**Čl. 7 – odst. 1 – pododstavec 1**

*Znění navržené Komisí*

1. Letečtí dopravci, kteří provozují nebo hodlají provozovat **služby na síťovém** letišti, **letišti** s plánovaným provozem nebo na koordinovaném letišti, poskytnou letištnímu zprostředkovateli **nebo** koordinátorovi všechny **relevantní** informace, které požadují. Pokud se tyto informace změni, letečtí dopravci o tom **neprodleně** 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.

*Pozměňovací návrh*

1. Letečtí dopravci, kteří provozují nebo hodlají provozovat **dopravu na** letišti s plánovaným provozem nebo na koordinovaném letišti, poskytnou letištnímu zprostředkovateli **resp.** koordinátorovi všechny **důležité** informace, které požadují. Pokud se tyto informace změni, letečtí dopravci o tom **při nejbližší vhodné a možné příležitosti** informují letištního zprostředkovatele a koordinátora. Všechny významné informace se poskytnou 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.**

*Odůvodnění*

*Pro koordinátora je často obtížné zjistit existenci přidružení u leteckých dopravců. Proto je vhodné, aby o tom sám letecký dopravce informoval koordinátora, aby nedošlo k anomáliím v postupu přidělování letištních časů.*

**Pozměňovací návrh 41**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 7 – odst. 1 – pododstavec 2**

*Znění navržené Komisí*

U všech ostatních letišť **bez zvláštního postavení letečtí dopravci, kteří na letišti provozují nebo hodlají provozovat dopravu**, řídicí orgán letiště, **poskytovatelé služeb pozemního odbavování**

*Pozměňovací návrh*

U všech ostatních letišť **poskytne** řídicí orgán letiště na žádost koordinátora **nebo letištního zprostředkovatele v přiměřené lhůtě** veškeré dostupné informace o plánovaných službách leteckých

**a poskytovatelé letových navigačních služeb poskytnou** na žádost koordinátora veškeré dostupné informace o plánovaných službách leteckých dopravců.

dopraců.

**Pozměňovací návrh 42**  
**Návrh nařízení**  
**Čl. 7 – odst. 2**

*Znění navržené Komisí*

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 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.

*Pozměňovací návrh*

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.

*Odůvodnění*

*Odebírat se budou i jednotlivé letištní časy, nejen série letištních časů.*

**Pozměňovací návrh 43**  
**Návrh nařízení**  
**Čl. 7 – odst. 3**

*Znění navržené Komisí*

3. Letištní zprostředkovatel nebo koordinátor, řídicí orgán letiště **a** orgány řízení letového provozu si vyměňují veškeré informace, které jsou nezbytné pro výkon jejich povinností, včetně letových údajů a letištních časů, zejména za účelem zajištění uplatňování článku 17.

*Pozměňovací návrh*

3. Letištní zprostředkovatel nebo koordinátor, řídicí orgán letiště, 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.

## Odůvodnění

*Měl by být konzultován i manažer struktury vzdušného prostoru, a to zejména s ohledem na letové plány.*

### Pozměňovací návrh 44

#### Návrh nařízení

##### Čl. 7 – odst. 3 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***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.***

### Pozměňovací návrh 45

#### Návrh nařízení

##### Článek 8

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

Koordinační výbor

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** výboru je otevřena přinejmenším leteckým dopravcům, kteří **pravidelně** užívají dotyčné letiště nebo dotyčná letiště, jejich zastupujícími organizacím, řídicímu orgánu letiště, příslušným orgánům řízení letového provozu, zástupcům všeobecného letectví, **kteří letiště pravidelně užívají, manažerovi** struktury vzdušného prostoru, **orgánu** pro kontrolu výkonnosti a **vnitrostátnímu dozorovému orgánu** dotčeného členského státu.

1. Členský stát zajistí, aby byl na koordinovaném letišti zřízen koordinační výbor. Stejný koordinační výbor může být určen pro více než jedno letiště. Účast **v tomto** výboru je otevřena přinejmenším leteckým dopravcům, kteří **často** užívají dotyčné letiště nebo dotyčná letiště **v průběhu daného období letového řádu a kteří jej/je užívali v předchozím období letového řádu**, jejich zastupujícími organizacím, řídicímu orgánu letiště, příslušným orgánům řízení letového provozu **a** zástupcům všeobecného letectví. **Kromě těchto účastníků mohou být v koordinačním výboru jakožto pozorovatelé bez hlasovacích práv zastoupeni manažer** struktury vzdušného prostoru, **orgán** pro kontrolu výkonnosti a **vnitrostátní dozorový orgán** dotčeného členského státu. **Koordinační výbor může**

**na své schůze zvat 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) navrhopvat nebo doporučovvat 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 ;

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.

c) působit mezi všemi dotčenými stranami jako zprostředkovatel řešení stížností, které se týkají přidělování letištních časů podle článku 19.

Úkolem koordinačního výboru je:

a) navrhopvat nebo doporučovvat 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.

c) působit mezi všemi dotčenými stranami jako zprostředkovatel řešení stížností, které se týkají přidělování letištních časů podle článku 19.



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 jednací řád, který se mimo jiné vztahuje na účast, volby, četnost *schůzek* a jednací jazyk nebo jazyky.

Každý člen koordinačního výboru může navrhnout místní zásady pro řízení ve smyslu čl. 9 odst. 8. Koordinační výbor *na žádost koordinátora* navrhované místní zásady projedná. 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.

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 jednací řád, který se mimo jiné vztahuje na účast, volby *a rozhodovací proces*, četnost *zasedání* a jednací jazyk nebo jazyky.

Každý člen koordinačního výboru může navrhnout místní zásady pro řízení ve smyslu čl. 9 odst. 8. Koordinační výbor 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.

## Pozměňovací návrh 46

### Návrh nařízení

#### Čl. 9 – odst. 1

##### *Znění navržené Komisí*

1. Koordinátor sestaví fond, který obsahuje všechny letištní časy. Do fondu se umístí veškerá kapacita nových letištních časů určená podle čl. 3 odst. 3.

##### *Pozměňovací návrh*

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.*

##### *Odůvodnění*

*Podle tohoto nařízení je fond letištních časů tvořen veškerými letištními časy, které nebyly přiděleny na základě historických práv či změny časového rozvržení. Není důvod tuto situaci měnit.*

## Pozměňovací návrh 47

### Návrh nařízení

#### Čl. 9 – odst. 2 – pododstavec 1

##### *Znění navržené Komisí*

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.

##### *Pozměňovací návrh*

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 %. Koordinátor projedná požadavky nově vstupujících a ostatních dopravců nestranně a v souladu s koordinačními lhůtami každého dne letového řádu.

## Pozměňovací návrh 48

### Návrh nařízení

#### Čl. 9 – odst. 3

##### *Znění navržené Komisí*

3. Aniž je dotčen čl. 10 odst. 2, pokud nemůže být všem požadavkům na letištní časy dotčených leteckých dopravců vyhověno, upřednostní se obchodní ***letecká doprava, a zejména pravidelná letecká doprava a programovaná nepravidelná letecká doprava.*** V případě konkurujících požadavků ve stejné kategorii letecké dopravy je upřednostněn celoroční letecký provoz.

##### *Pozměňovací návrh*

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 ***letecké dopravy.*** V případě konkurujících požadavků ve stejné kategorii letecké dopravy je upřednostněn celoroční letecký provoz.

#### *Odivodnění*

*Definice „programované nepravidelné letecké dopravy“ je vágní. Z návrhu není jasné, na které provozovatele se tento pojem vztahuje a na které nikoli (ti pak nesplňují podmínky pro přiznání historických práv). Taková situace by mohla vést k řadě výkladů ze strany koordinátorů letištních časů, což by nebylo v zájmu jednotného trhu.*

## Pozměňovací návrh 49

### Návrh nařízení

#### Čl. 9 – odst. 5 – pododstavec 1

##### *Znění navržené Komisí*

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** podle čl. 10 odst. 2.

##### *Pozměňovací návrh*

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 **k zachování historických práv** podle čl. 10 odst. 2.

##### *Odůvodnění*

*Není důvod k použití slova „přednost“, neboť článek 10 upravuje „historické letištní časy“ a historická práva jsou celosvětově používaným a přijímaným termínem.*

## Pozměňovací návrh 50

### Návrh nařízení

#### Čl. 9 – odst. 8

##### *Znění navržené Komisí*

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 *tato* zásady neovlivní nezávislé postavení koordinátora, jsou v souladu s právem Unie, 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 letištních časů nebo změny definice série letištních časů**

##### *Pozměňovací návrh*

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.

**Místní pravidla se týkají přidělování letištních časů a sledování jejich využívání. Tato pravidla lze uplatnit pouze**

*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.*

*v případě, že letiště prokazatelně dosahuje znepokojivé úrovně přetížení, a tudíž je možné dosáhnout prostřednictvím místně uplatňovaných pravidel zlepšení výkonu a kapacity. Tato pravidla musí být transparentní a nediskriminační. Musí být dohodnuta a schválena v koordinačním výboru se souhlasem všech dotčených stran v souladu s čl. 8 odst. 3 tohoto nařízení.*

#### *Odůvodnění*

*Místní pravidla mají zásadní význam pro zohlednění zvláštních/místních podmínek na určitém letišti (např. životní prostředí, dostupnost, zeměpisná rozmanitost, zvláštní povětrnostní podmínky) a to je také důvodem jejich existence. Tato pravidla však lze uplatňovat pouze za určitých podmínek a se souhlasem všech dotčených stran, aby se zabránilo zneužití.*

### **Pozměňovací návrh 51**

#### **Návrh nařízení Čl. 10 – odst. 1**

##### *Znění navržené Komisí*

1. Série letištních časů **je** žádajícím dopravcům **přidělována** z fondu letištních časů 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.

##### *Pozměňovací návrh*

1. Série letištních časů žádajícím dopravcům **přiděluje** z fondu letištních časů **s maximálním ohledem na transparentnost a spravedlnost koordinátor** 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.

### **Pozměňovací návrh 52**

#### **Návrh nařízení Čl. 10 – odst. 2 – návěti**

##### *Znění navržené Komisí*

2. Aniž jsou dotčeny články 7, 12, **13 a článek 17**, udělí se dotčenému leteckému dopravci **přednost** při přidělování stejné

##### *Pozměňovací návrh*

2. Aniž jsou dotčeny články 7 **a** 12, udělí se dotčenému leteckému dopravci **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:

série v odpovídajícím následujícím období letového řádu, pokud o ni požádal ve lhůtě stanovené v čl. 7 odst. 1, jestliže:

### **Pozměňovací návrh 53**

#### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 10 – odst. 2 – písm. a**

###### *Znění navržené Komisí*

a) série letištních časů ***byla tímto leteckým dopravcem využita pro provoz pravidelné a programované nepravidelné letecké dopravy a***

###### *Pozměňovací návrh*

a) ***tímto leteckým dopravcem byla využita*** série letištních časů ***a***

### **Pozměňovací návrh 54**

#### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 10 – odst. 2 – písm. b**

###### *Znění navržené Komisí*

b) dotyčný letecký dopravce může koordinátorovi uspokojivě prokázat, že dotčená série letištních časů byla tímto leteckým dopravcem využita alespoň z **85 %** během období letového řádu, pro který byla přidělena.

###### *Pozměňovací návrh*

b) dotyčný letecký dopravce může koordinátorovi uspokojivě prokázat, že dotčená série letištních časů byla tímto leteckým dopravcem využita alespoň z **80 %** během období letového řádu, pro který byla přidělena.

#### *Odůvodnění*

*Zvýšení míry využití série letištních časů na 85 % se jeví jako nepřiměřený a nevhodný způsob reakce na problémy s přetížením. Tato míra využití by kromě toho vedla dopravce k provozování prázdných letů, aby neztratili svou sérii, což zajisté neodpovídá zásadní potřebě zohledňovat environmentální dopady tohoto druhu dopravy. Zdá se tedy, že takové zvýšení by na hospodářskou situaci a životní prostředí nemělo žádný pozitivní dopad. Je tudíž zapotřebí zachovat pro míru využití sérií poměr 80/20.*

### **Pozměňovací návrh 55**

#### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 10 – odst. 2 a (nový)**

**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.**

#### Odůvodnění

Nepravidelná letecká doprava hraje důležitou úlohu při zajišťování spojení s méně dostupnými oblastmi Evropy, a přispívá tak k jejich rozvoji. Tyto oblasti jsou často pravidelnou leteckou dopravou obsluhovány velmi slabě. Přínosy jiné než pravidelné letecké dopravy si tudíž zasluhují uznání a letištní časy, které byly pro tyto lety pravidelně využívány, by měly být stejně jako ostatní letištní časy využívané z 80 % předmětem preferenčního zacházení ze strany koordinátorů.

#### Pozměňovací návrh 56

##### Návrh nařízení Čl. 10 – odst. 3

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. Změna nabývá účinku jen po výslovném potvrzení koordinátorem.

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. Změna nabývá účinku jen po výslovném potvrzení koordinátorem **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.**

## Pozměňovací návrh 57

### Návrh nařízení

#### Čl. 10 – odst. 4 – pododstavec 2

*Znění navržené Komisí*

***Letištní časy připadající na svátek se začlení do série na následující období letového řádu, aniž by se muselo odůvodňovat jejich nevyužití.***

*Pozměňovací návrh*

***vypouští se***

#### *Odůvodnění*

*Toto by neměl být platný důvod pro neuplatnění pravidla „use it or lose it“ na náklady letiště. V praxi by provedení tohoto ustanovení nebylo možné, neboť svátky se v rámci Evropy značně liší.*

## Pozměňovací návrh 58

### Návrh nařízení

#### Čl. 10 – odst. 5 – pododstavec 1 – návěť

*Znění navržené Komisí*

Pokud nelze prokázat **85 %** využití série letištních časů, **přednost** podle odstavce 2 se neudělí, není -li jejich nevyužití ospravedlněno některým z těchto důvodů:

*Pozměňovací návrh*

Pokud nelze prokázat **80 %** využití série letištních časů, **historická práva** podle odstavce 2 se neudělí, není -li jejich nevyužití ospravedlněno některým z těchto důvodů:

## Pozměňovací návrh 59

### Návrh nařízení

#### Čl. 10 – odst. 5 – pododstavec 1 – písm. a – bod iii

*Znění navržené Komisí*

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;

*Pozměňovací návrh*

(iii) závažným narušením provozu na dotyčných letištích včetně sérií letištních časů na jiných letištích souvisejících s tratěmi, které jsou během podstatné části dotyčného období letového řádu dotčeny takovým narušením;

## Pozměňovací návrh 60

### Návrh nařízení

#### Čl. 10 – odst. 5 – pododstavec 1 – písm. c

##### *Znění navržené Komisí*

c) vážná finanční újma 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;

##### *Pozměňovací návrh*

c) vážná finanční újma **pro** dotyčného leteckého dopravce 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;

## Pozměňovací návrh 61

### Návrh nařízení

#### Čl. 10 – odst. 7

##### *Znění navržené Komisí*

7. Pokud podmínky uvedené v odst. 2 písm. a) a b) nejsou splněny, Komise může přesto rozhodnout, aby byla leteckým dopravcům na následující období letového řádu **udělena přednost pro** 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** 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.

##### *Pozměňovací návrh*

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 **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 **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 postiženy.**

##### *Odůvodnění*

*Zmírnění pravidla 80/20 se zdá být dostatečným opatřením pro řešení výjimečných událostí.*



*Mělo by však být stanoveno, že tato opatření lze uplatňovat pouze pro určitou oblast a pouze po přechodnou dobu. Neměla by se nezbytně uplatňovat jednotně, s celoevropským účinkem. Je tudíž nezbytná určitá míra flexibility.*

## **Pozměňovací návrh 62**

### **Návrh nařízení**

#### **Článek 11**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

#### **Článek 11**

*vypouští se*

#### **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. 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.**

**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 navrácené 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.**

## **Pozměňovací návrh 63**

### **Návrh nařízení Čl. 12 – odst. 1**

#### *Znění navržené Komisí*

1. Jestliže se v souladu s článkem 16 nařízení (ES) č. 1008/2008 na trať vztahují závazky veřejné služby, ***může*** si 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.

#### *Pozměňovací návrh*

1. Jestliže se v souladu s článkem 16 nařízení (ES) č. 1008/2008 na trať vztahují závazky veřejné služby, ***vyhradí*** si ***členský stát*** na koordinovaném letišti 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.*

## Pozměňovací návrh 64

### Návrh nařízení Článek 13

#### *Znění navržené Komisí*

Převody a změny letištních časů

1. Letištní časy mohou být:

a) leteckým dopravcem 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.

2. **Členský stát** 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

#### *Pozměňovací návrh*

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. **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;

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. Převody nebo výměny **nesmějí podléhat** 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

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 **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 smějí 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.

tratí se stejnou prioritou jako v případě tratě původní.

Letištní časy přidělené nově vstupujícímu dopravci ve smyslu čl. 2 bodu 2 smějí 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 2009/12/ES. 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.*

## Pozměňovací návrh 65

### Návrh nařízení Čl. 15 – odst. 2

#### *Znění navržené Komisí*

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 3 odst. 3 **na konci** je svěřena Komisi na dobu **neurčitou** od vstupu tohoto nařízení v platnost.

#### *Pozměňovací návrh*

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 3 odst. 3 je svěřena Komisi na dobu **pěti let** od vstupu tohoto nařízení v platnost. **Nejpozději devět měsíců před skončením tohoto pětiletého období vypracuje Komise zprávu o přenesení pravomoci. 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.*

## **Pozměňovací návrh 66**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 17 – odst. 1**

##### *Znění navržené Komisí*

1. Letový plán předkládaný leteckým dopravcem obsahuje odkaz na přidělený letištní čas. Manažer struktury vzdušného prostoru **odmítne** 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.

##### *Pozměňovací návrh*

1. Letový plán předkládaný leteckým dopravcem obsahuje odkaz na přidělený letištní čas. Manažer struktury vzdušného prostoru **může po vyslechnutí dotčeného leteckého dopravce odmítnout jeho** letový plán, 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.

## **Pozměňovací návrh 67**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 18 – odst. 2 – pododstavec 1**

##### *Znění navržené Komisí*

Letečtí dopravci, kteří opakovaně **nebo** 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 ztratí **přednost** 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

##### *Pozměňovací návrh*

Letečtí dopravci, kteří opakovaně **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 **historická práva** podle čl. 10 odst. 2. Koordinátor může rozhodnout o odnětí

k tomuto vyjádřil a koordinátor jej již jednou varoval. Pokud letecký dopravce žádá o rovnocenné letištní časy, koordinátor nemá povinnost je přidělit.

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.

## Pozměňovací návrh 68

### Návrh nařízení Čl. 18 – odst. 3

#### *Znění navržené Komisí*

3. Členské státy **zajistí, aby existovaly a byly uplatňovány účinné, přiměřené a odrazující sankce** v případech

– **opakovaného** nebo **úmyslného provozování leteckých služeb** bez příslušného letištního času nebo v časech podstatně se odlišujících od přidělených letištních časů nebo v případech 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.

#### *Pozměňovací návrh*

3. Členské státy **zavedou systém účinných, přiměřených a odrazujících sankcí** v případech

– **kdy letečtí dopravci nebo 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 nebo v případech užívání letištních časů podstatně odlišným způsobem, než který byl určen v čase přidělení;

– 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.**

## Pozměňovací návrh 69

### Návrh nařízení

#### Čl. 18 – odst. 3 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***3a. Členské státy dále zajistí, aby řídicí orgán koordinovaného letiště zavedl a uplatňoval účinné, přiměřené a odstrašující finanční postihy 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 postihů ve smyslu tohoto odstavce 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 postihy není dotčena nediskriminační a transparentní povaha postupu přidělování letištních časů a systému letištních poplatků;***

***c) tyto postihy 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 postihy se oznámí koordinátorovi, zúčastněným stranám a Komisi nejméně šest měsíců před začátkem příslušného období letového řádu.*

*f) systém postihů 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 postihy 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 postih, uplatní se na každé jednotlivé pochybení leteckého dopravce, který porušil odstavec 2 nebo 3, přičemž dotčený členský stát uplatní předem stanovené minimální hodnoty postihů. Vícenásobné porušení může vést k uložení několika finančních postihů a může např. způsobit zdvojnásobení finančního postihu v případě každého dalšího pochybení. Koordinátor je o uložení postihů řádně informován. Rozhodnutí o uložení finančních postihů koordinátor zveřejní.*

## **Návrh nařízení**

### **Čl. 18 – odst. 4 – pododstavec 1**

#### *Znění navržené Komisí*

Aniž je dotčen čl. 10 odst. 5, může koordinátor v případě, že letecký dopravce nemůže dosáhnout míry využití ve výši **85 %** 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.

#### **Pozměňovací návrh 71**

## **Návrh nařízení**

### **Čl. 18 – odst. 4 – pododstavec 2**

#### *Znění navržené Komisí*

Aniž je dotčen čl. 10 odst. 5, umístí koordinátor v případě, že po uplynutí doby odpovídající **15 %** 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 %** období platnosti série, pokud dopravce neprokáže, že má v úmyslu je využívat.

#### **Pozměňovací návrh 72**

## **Návrh nařízení**

### **Čl. 19 – odst. 1**

#### *Znění navržené Komisí*

1. Aniž jsou dotčena práva na podání opravných prostředků podle vnitrostátního práva, podávají se stížnosti týkající se

#### *Pozměňovací návrh*

Aniž je dotčen čl. 10 odst. 5, může koordinátor v případě, že letecký dopravce nemůže dosáhnout míry využití ve výši **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.

#### *Pozměňovací návrh*

Aniž je dotčen čl. 10 odst. 5, umístí koordinátor v případě, že po uplynutí doby odpovídající **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 **20 %** období platnosti série, pokud dopravce neprokáže, že má v úmyslu je využívat.

#### *Pozměňovací návrh*

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 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.

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.

### **Pozměňovací návrh 73**

#### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 21 – odst. 1**

###### *Znění navržené Komisí*

1. Nejpozději do **čtyř** 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.

###### *Pozměňovací návrh*

1. Nejpozději do **tří** 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.

###### *Odůvodnění*

*Odvětví letecké dopravy se může regulačním změnám přizpůsobit rychle, a tříleté období by tudíž bylo dostatečné k tomu, aby se projevíly první dopady nařízení.*

### **Pozměňovací návrh 74**

#### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 21 – odst. 1 a (nový)**

###### *Znění navržené Komisí*

###### *Pozměňovací návrh*

***Ia. 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.***



# VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

## Obecné souvislosti

Podle stávajících právních předpisů jsou letištní časy dopravcům přidělovány na základě administrativního systému zavedeného nařízením Rady č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství, které bylo následně změněno nařízením č. 793/2004. Letištní časy se přidělují pro zimní a letní období letového řádu. Nejmenší soubor pěti letištních časů přidělených na stejný čas ve stejný den v týdnu v průběhu určitého období letového řádu se definuje jako „**série letištních časů**“. Na základě právního předpisu z roku 1993 mají letečtí dopravci, kteří využijí sérii letištních časů na 80 %, právo zachovat si tuto sérii i v následujícím období letového řádu (v tomto případě se hovoří o „**historických právech**“ nebo o „**grandfather rights**“). V opačném případě (jestliže by letečtí dopravci měli využít letištní časy na méně než 80 %) jsou vráceny do fondu a jsou poté přerozděleny nezávislým koordinátorem. 50 % letištních časů z fondu je přiděleno nově vstupujícím dopravcům, zatímco zbývajících 50 % je přiděleno dalším dopravcům podle zásady „kdo dřív přijde, je dřív na radě“.

Ukázalo se, že tento systém přidělování je málo účinný a nezaručuje úplné využití letištních kapacit. Evropská komise má na základě hodnotící studie zadané mezinárodní poradenské společnosti Steer Davies Gleave za to, že existují jasné známky toho, že stávající systém přidělování letištních časů v EU není optimální v případě letišť s omezenou kapacitou a že je proto naléhavě nutné využívat stávající letištní kapacity co nejúčinněji. Jak uvedly organizace Eurocontrol a ACI Europe, jedním z významných problémů, jimž Evropa čelí, je provozní přetížení vlastních letišť. Podle dlouhodobých prognóz organizace Eurocontrol zveřejněných v prosinci 2010 nebude v roce 2030 moci být uspokojeno nejméně 10 % poptávky po letecké dopravě z důvodu nedostatečné kapacity, a to ani pokud se vezmou v úvahu plánovaná zdokonalení infrastruktury. Proto je třeba nařízení o letištních časech revidovat, aby se určilo, do jaké míry je možné jej vylepšit s cílem uvést kapacitu do souladu s poptávkou ve všech sektorech letecké dopravy (dálkové lety, regionální tratě, nákladní přeprava atd.).

Ve státech, v nichž se uplatňuje nařízení o letištních časech (Evropský hospodářský prostor a Švýcarsko), v současnosti existuje 89 zcela koordinovaných letišť. Z nich je 62 koordinováno po celý rok a 27 sezónně. Na některých těchto letištích – například Londýn-Heathrow a Paříž-Orly – poptávka podstatně překračuje kapacitu v každý okamžik roku, na jiných je kapacita omezena v některých obdobích špičky. Celkem osmnáct členských států má nejméně jedno koordinované letiště, a musí tedy určovat koordinátora.

## Obsah návrhu Komise

Obecným cílem je zajistit optimální přidělování a využití letištních časů na přetížených letištích Evropské unie. Konkrétní cíle jsou následující:

- posílení mechanismů přidělování a využívání letištních časů a zajištění jejich účinného uplatňování,

- podpora spravedlivé hospodářské soutěže a stimulace konkurenceschopnosti mezi provozovateli.

Pro dosažení těchto cílů Komise navrhl přijmout následující opatření:

- zavedení možnosti využít **sekundární trh s letištními časy** a posílení hospodářské soutěže,

- posílení **transparentnosti postupu přidělování letištních časů** a záruku nezávislosti koordinátorů letištních časů,

- integraci režimu přidělování letištních časů do **reformy evropského systému uspořádání letového provozu (jednotné evropské nebe)**,

- **zvýšení prahové hodnoty využití letištních časů z 80 % na 85 %** a prodloužení **série letištních časů**,

- využití **systému letištních poplatků** způsobem odrazujícím od pozdního vracení letištních časů do fondu.

## Názor zpravodaje

Podle zpravodaje může být návrh Komise dobrým výchozím bodem pro zlepšení účinnosti letišť. Cílem velké části předložených pozměňovacích návrhů je posílení obsahu některých ustanovení z hlediska účinnosti a výkladové jednoznačnosti. Jiné naopak přináší podstatné novinky oproti formulacím předloženým Komisí.

Nejvýraznější zásahy byly konkrétně zaměřeny zejména na dvě oblasti: **nezávislost koordinátorů** a **sekundární trh s letištními časy**.

Pokud jde o první téma, zpravodaj se domnívá, že celý systém přidělování letištních časů se nemůže obejít bez jasného funkčního, organizačního a finančního oddělení koordinátorů od všech zúčastněných subjektů, jako jsou letecké společnosti a letištní manažeři. Předložené pozměňovací návrhy se proto snaží hledat větší nezávislost a objektivitu úlohy koordinátorů, a to i díky mnohem vyváženější přítomnosti zúčastněných subjektů v koordinačním výboru.

Zpravodaj je potěšen i zavedením sekundárního trhu s letištními časy, který se již používá na některých anglických letištích. I v tomto ohledu se zásah zaměřil na potřebu zaručit co největší transparentnost a předpisovost převodů a výměn, zejména pokud jsou uskutečňovány prostřednictvím peněžních náhrad. Důležitá novinka, která byla zavedena, se týká možnosti věnovat část příjmů z obchodování s letištními časy na zlepšení letištní infrastruktury a na posílení služeb pro cestující. Toto opatření je zdůvodněno skutečností, že letištní čas závisí na technických, provozních a organizačních kapacitách letištní infrastruktury, kterou musí manažer neustále zajišťovat a zlepšovat s příslušnými výdaji a na vlastní náklady.

Jelikož se dodnes žádné nařízení, které by upravovalo přidělování letištních časů, tímto tématem nezabývalo, zpravodaj považuje za nezbytné zařadit do návrhu nařízení pozměňovací návrh týkající se právní kvalifikace letištního času. Obě předchozí nařízení, 95/93 i 793/2004, se skutečně omezila na technicko-provozní definici letištního času, aniž by zkoumala jeho právní povahu. Pro tento institut je tedy příznačná nezbytná střední cesta mezi veřejným zájmem na dopravě uživatelů a jednotlivými požadavky leteckých společností a letištních manažerů.

## PŘÍLOHA: DOPIS VÝBORU PRO PRÁVNÍ ZÁLEŽITOSTI

Sp. zn.: D(2011)22897

Pan Brian Simpson  
předseda Výboru pro dopravu a cestovní ruch  
ASP 13E130  
Brusel

Věc: ***Návrh nařízení Evropského Parlamentu a Rady o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Evropské unie (přepřacované znění) (COM(2011)0827 – C7-0458/2011 – 2011/0391(COD))***

Vážený pane předsedo,

Výbor pro právní záležitosti, jehož mám tu čest být předsedou, přezkoumal výše uvedený návrh podle článku 87 o přepracování, jenž byl začleněn do jednacího řádu Parlamentu.

Odstavec 3 tohoto článku zní takto:

*„Pokud se výbor příslušný pro právní záležitosti domnívá, že návrh neobsahuje žádnou věcnou změnu kromě těch, které v něm byly jako takové označeny, informuje o tom věcně příslušný výbor.*

*V tomto případě, kromě podmínek stanovených v člancích 156 a 157, jsou ve věcně příslušném výboru přijatelné pouze pozměňovací návrhy týkající se částí návrhu obsahujících změny.*

*Pokud má v souladu s bodem 8 interinstitucionální dohody příslušný výbor v úmyslu také předložit pozměňovací návrhy ke kodifikovaným částem návrhu, ihned sdělí svůj úmysl Radě a Komisi, přičemž podle článku 54 by Komise měla výboru před hlasováním sdělit svůj postoj k pozměňovacím návrhům a to, zda má či nemá v úmyslu přepracovaný návrh vzít zpět.“*

Podle názoru právní služby, jejíž zástupci se zúčastnili schůzí poradní skupiny, která přezkoumávala návrh na přepracování, a v souladu s doporučeními navrhovatele se Výbor pro právní záležitosti domnívá, že uvedený návrh neobsahuje žádné věcné změny kromě těch, které v něm byly jako takové označeny, a že, pokud jde o nezměněná ustanovení stávajících



znění, je návrh jejich prostou kodifikací bez jakékoli změny jejich věcného obsahu.

Na závěr Výbor pro právní záležitosti po diskusi na své schůzi dne 26. dubna 2012 doporučuje (23 hlasy pro a aniž by se někdo zdržel hlasování<sup>1</sup>), aby Váš výbor jako příslušný výbor přezkoumal výše uvedený návrh v souladu s článkem 87.

S úctou

Klaus-Heiner LEHNE

*Příloha: stanovisko poradní skupiny.*

---

<sup>1</sup> Raffaele Baldassarre, Sebastian Valentin Bodu, Piotr Borys, Françoise Castex, Sergio Gaetano Cofferati, Christian Engström, Marielle Gallo, Giuseppe Gargani, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, Sajjad Karim, Vytautas Landsbergis, Eva Lichtenberger, Jiří Maštálka, Antonio López-Istúriz White, Bernhard Rapkay, Evelyn Regner, Francesco Enrico Speroni, Dimitar Stoyanov, Rebecca Taylor, Alexandra Thein, Axel Voss, Cecilia Wikström, Tadeusz Zwiefka.

## PŘÍLOHA: STANOVISKO PORADNÍ SKUPINY SLOŽENÉ Z PRÁVNÍCH SLUŽEB EVROPSKÉHO PARLAMENTU, RADY A KOMISE



PORADNÍ SKUPINA  
PRÁVNÍCH SLUŽEB

V Bruselu dne 16. ledna 2012

### STANOVISKO

#### PRO EVROPSKÝ PARLAMENT RADU KOMISI

#### **Návrh nařízení Evropského Parlamentu a Rady o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Evropské unie (přepřacované znění) COM(2011)0827 ze dne 1.12.2011 – 2011/0391(COD)**

S ohledem na interinstitucionální dohodu ze dne 28. listopadu 2001 o systematictějšímu využívání metody přepracování právních aktů, a zejména na bod 9 této dohody, se dne 12. prosince 2011 sešla poradní skupina složená z právních služeb Evropského parlamentu, Rady a Komise, aby mimo jiné projednala výše uvedený návrh předložený Komisí.

Při přezkumu<sup>1</sup> návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady za účelem přepracování nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství skupina po vzájemné dohodě konstatovala:

- 1) V bodě odůvodnění 18 by měla být úvodní slova „*Letiště může být určeno jako koordinované letiště*“ nahrazena slovy „*Letiště může být určeno jako letiště s plánovaným provozem nebo koordinované letiště*“.
- 2) V čl. 6 odst. 1 by měl být odkaz na uplatňování „*článků 13 a 18*“ nahrazen odkazem na uplatňování „*článku 13, čl. 17 odst. 1 a článku 18*“.
- 3) V čl. 9 odst. 3 by měla být vypuštěna úvodní slova „*Aniž je dotčen čl. 10 odst. 2*“.

Po přezkumu proto poradní skupina dospěla jednomyslně k závěru, že návrh neobsahuje žádné jiné věcné změny kromě těch, které byly jako takové označeny. Poradní skupina rovněž konstatovala, že pokud jde o kodifikaci nezměněných ustanovení dřívějšího aktu s výše uvedenými věcnými změnami, je návrh prostou kodifikací stávajícího znění bez jakékoli změny jeho věcného obsahu.

---

<sup>1</sup> Poradní skupina měla k dispozici anglické, francouzské a německé znění návrhu a pracovala na základě francouzského znění, které je původním zněním projednávaného textu.

C. PENNERA  
vedoucí právní služby

J.-C. PIRIS  
vedoucí právní služby

L. ROMERO REQUENA  
generální ředitel

## POSTUP

<b>Název</b>	Společná pravidla pro přidělování letištních časů na letištích Evropské unie (přepracované znění)		
<b>Referenční údaje</b>	COM(2011)0827 – C7-0458/2011 – 2011/0391(COD)		
<b>Datum předložení EP</b>	1.12.2011		
<b>Příslušný výbor</b> Datum oznámení na zasedání	TRAN 13.12.2011		
<b>Výbor(y) požádaný(é) o stanovisko</b> Datum oznámení na zasedání	JURI 13.12.2011		
<b>Zpravodaj(ové)</b> Datum jmenování	Giommaria Uggias 19.12.2011		
<b>Projednání ve výboru</b>	8.5.2012	9.7.2012	8.10.2012
<b>Datum přijetí</b>	6.11.2012		
<b>Výsledek konečného hlasování</b>	+: -: 0:	39 5 0	
<b>Členové přítomní při konečném hlasování</b>	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Hubert Pirker, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada		
<b>Náhradník(ci) přítomný(i) při konečném hlasování</b>	Phil Bennion, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Anna Rosbach, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke		
<b>Náhradník(ci) (čl. 187 odst. 2) přítomný(i) při konečném hlasování</b>	Peter Simon, Patricia van der Kammen		
<b>Datum předložení</b>	15.11.2012		