EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 13.3.2020
COM(2020) 111 final

2020/0042 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se mění nařízení (EHS) č. 95/93 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství

(Text s významem pro EHP)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Nařízení (EHS) č. 95/93[1] stanoví pravidla pro přidělování letištních časů na letištích EU. Článek 10 tohoto nařízení obsahuje pravidlo „use-it-lose-it“, podle něhož letečtí dopravci musí využít alespoň 80 % svých přidělených letištních časů v daném období letového řádu (v letním nebo zimním), aby byla zachována jejich práva, pokud jde o stejnou sérii letištních časů v příslušném období letového řádu příštího roku (tzv. historická práva).

Propuknutí nákazy virem SARS-CoV-2 má vážný dopad na letecké dopravce a od začátku roku 2020 vede významnému poklesu letecké dopravy na celém světě. U evropských leteckých dopravců se tento dopad poprvé projevil u letů do a z Čínské lidové republiky a zvláštní administrativní oblasti Čínské lidové republiky Hongkong v lednu 2020, avšak šíření viru od ledna 2020 vedlo k rozsáhlejšímu zhoršení situace, a to i v Evropě. Není možné předpovědět další vývoj epidemie ani dobu trvání jejího dopadu.

Letečtí dopravci však vzhledem k poklesu poptávky cestujících již začali rušit lety v zimním období 2019–2020 a letním období 2020 letového řádu a v jejich rušení pokračují, což povede k využití letištních časů pod prahovou hodnotou 80 % stanovenou nařízením.

Po průměrném ročním růstu počtu cestujících v Evropě v letech 2009 až 2019 ve výši 3,3 % informoval Eurocontrol o 10% poklesu počtu letů během prvních dvou březnových týdnů roku 2020 ve srovnání se stejným obdobím roku 2019. Většina evropských leteckých dopravců s ohledem na klesající poptávku způsobenou krizí ruší starty letadel. To naznačuje, že pokles počtu letů bude dlouhodobý. Negativní meziroční trend pokračuje i v letním období, v němž letečtí dopravci podle IATA zaznamenávají meziroční pokles ve výši 40–60 % rezervací předem pro období od března do června 2020 u jiných než italských tratí s poněkud větším dopadem na tratě na krátkou vzdálenost než dálkové tratě. Rezervace na italských tratích poklesly na začátku března 2020 o více než 50 % a vytíženost až o 40 %.

Pro první čtvrtletí roku 2020 předpovídají evropská letiště ztrátu 67 milionů cestujících. Tento jev má vážný dopad na leteckou dopravu v celé Unii.

Na základě informací, které má v současné době k dispozici Eurocontrol od leteckých dopravců a letišť, lze důvodně předpokládat, že současná situace, vyznačující se výjimečným poklesem poptávky, bude trvat přinejmenším v březnu, dubnu, květnu a červnu 2020.

Avšak podle nařízení o letištních časech musí letečtí dopravci využít letištní časy alespoň z 80 % během období letového řádu, na které byly přiděleny, aby si zajistili přidělení stejných letištních časů na stejné období v následujícím roce. Vzhledem k tomu, že pro účely tohoto výpočtu není k dispozici žádné opatření, které by neutralizovalo účinky nynějších okolností, je pravděpodobné, že letečtí dopravci budou provozovat mnoho letů s velmi nízkou vytížeností, aby chránili svá historická práva, a tak zhorší finanční ztráty a způsobí nepříznivý dopad na životní prostředí.

Podle nařízení (EHS) č. 95/93 je koordinátor letištních časů jedinou osobou příslušnou pro přidělování letištních časů a je povinen jednat v souladu s nařízením [čl. 4 odst. 5 nařízení].

[1] Nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1).

Koordinátoři jsou nezávislí a nepodléhají pokynům jakékoli strany, pokud jde o jejich úkol přidělovat letištní časy.

Za popsaných okolností by nařízení (EHS) č. 95/93 mělo být změněno tak, aby chránilo historická práva leteckých dopravců na letištní časy, které nebyly využity během období, kdy byl letecký trh nejvíce postižen propuknutím nákazy virem SARS-CoV-2. Navrhovaným obdobím je u všech letů čtyřměsíční období od března 2020 do června 2020. Dále vzhledem k tomu, že se závažný dopad propuknutí nákazy virem SARS-CoV-2 projevil nejprve v Čínské lidové republice a zvláštní administrativní oblasti Čínské lidové republiky Hongkong, navrhuje se ochrana historických práv na letištní časy využívané pro letecké služby na tyto trhy a z nich během delšího celkového období. Uvedené doplňkové období začíná 23. ledna 2020, kdy v Čínské lidové republice tamní orgány uzavřely první letiště.

Tato změna by měla podobu pravidla, podle něhož by koordinátoři považovali letištní časy přidělené na dané referenční období za využité. Pravidlo by zmírnilo dopady současné krize a poskytlo leteckým dopravcům právní jistotu u příslušných částí období letového řádu. Veškeré letištní časy uvolněné leteckými dopravci by koordinátoři mohli nově přidělit podle potřeb. Takové nové přidělení by ze své podstaty mělo pouze povahu *ad hoc* a nemělo by vliv na postavení dopravců, u nichž by se podle navrhovaného pravidla mělo za to, že dotyčné letištní časy využili.

S ohledem na povahu současných okolností je obtížné s jakýmkoli stupněm jistoty předvídat, kdy bude situace v oblasti veřejného zdraví opět normální a kdy bude obnovena důvěra spotřebitelů. Prodloužení navrhovaného opatření na celé letní období roku 2020 (které skončí dne 24. října 2020) by mohlo být nepřiměřené ve vztahu k jasně vymezenému cíli, kdyby se mezitím situace skutečně vrátila k normálu. Z tohoto důvodu se navrhuje zmocnit Komisi, aby v případě potřeby prodloužila dobu použitelnosti opatření prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci. Komise by měla při veškerých takových rozhodnutích vycházet z nejnovějších dostupných informací zveřejněných manažerem struktury vzdušného prostoru EU u Evropské organizace pro bezpečnost letového provozu („Eurocontrol“) a z relevantního vědeckého poradenství.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Nařízení (EHS) č. 95/93 neřeší problémy, s nimiž se letečtí dopravci potýkají v důsledku propuknutí nákazy virem SARS-CoV-2, pokud jde o jejich možnosti zachovat si své letištní časy pro následující období letového řádu. Nařízení by proto mělo být změněno tak, aby byly zmírněny dopady současné krize, byla poskytnuta právní jistota leteckým dopravcům a zachována jednotnost evropského systému přidělování letištních časů.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Účinné fungování vnitřního trhu v oblasti letectví a souvisejících služeb závisí na hospodářské výkonnosti leteckých dopravců. Negativní hospodářské důsledky nynějšího rozšíření nákazy virem SARS-CoV-2 pro letecké dopravce by mohly ohrozit jejich finanční zdraví a mít závažné negativní dopady na dopravní systém a hospodářství jako celek. Změna nařízení o letištních časech s cílem řešit hlavní nynější obavu leteckých dopravců je proto nanejvýš důležitá.

Opatření rovněž slouží důležitému cíli udržitelnosti, protože ruší pobídku k tomu, aby letečtí dopravci provozovali lety s nízkou vytížeností pouze k ochraně svých letištních časů.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Tato iniciativa vychází z čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie. Uvedené ustanovení umožňuje přijetí veškerých vhodných ustanovení v oblasti letecké dopravy; bylo již použito jako právní základ pro přijetí nařízení (EHS) č. 95/93.

• Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)

Cílů návrhu nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států z následujících důvodů. Nařízení (EHS) č. 95/93 členským státům neumožňuje, aby z důvodů, jako jsou ty, o něž jde nyní, uložily koordinátorům povinnost považovat nevyužité letištní časy za využité. Tohoto cíle může být dosaženo pouze změnou samého nařízení Unií.

• Proporcionalita

Návrh nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení cíle zmírnit dopad nynějšího rozšíření nákazy virem SARS-CoV-2 pro účely uplatňování nařízení (EHS) č. 95/93. Navrhované opatření je proto přiměřené, a to i pokud jde o jeho časovou působnost pro různé druhy destinací.

• Volba nástroje

Aby právní nástroj dosáhl svého cíle, musí mít přímou a obecnou působnost stejně, jako je tomu u samého nařízení (EHS) č. 95/93. Vhodným právním nástrojem je proto nařízení.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

• Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů

Jde o naléhavé opatření, které je vyvoláno náhlým a nepředvídatelným propuknutím nákazy virem SARS-CoV-2 a následným šířením onemocnění COVID-19. Z tohoto důvodu není opatření relevantní z hlediska programu pro účelnost právních předpisů a hodnocení *ex post* nebylo provedeno.

Toto opatření však má podobnou oblast působnosti a účinek jako předchozí změny nařízení (EHS) č. 95/93 vyvolané jinými mimořádnými událostmi. K nim patří tato opatření přijatá:

– v roce 2002 po teroristických útocích z 11. září (nařízení (ES) č. 894/2002),

– v roce 2003 po válce v Iráku a propuknutí nákazy těžkým akutním respiračním syndromem (SARS) (nařízení (ES) č. 1554/2003) a

– v roce 2009 v době celosvětové finanční krize (nařízení (ES) č. 545/2009).

• Konzultace se zúčastněnými stranami

Formální konzultace se zúčastněnými stranami nebyla vzhledem k naléhavosti věci provedena. Orgány členských států i zúčastněné strany však vyzvaly Komisi, aby v kontextu nařízení (EHS) č. 95/93 přijala návrh vhodných opatření.

• Sběr a využití výsledků odborných konzultací

Jak bylo vysvětleno, řádné shromažďování odborných znalostí nebylo vzhledem k naléhavosti situace možné. Komise však čerpala ze zkušeností získaných při uplatňování nařízení (EHS) č. 95/93 a při jeho změnách, které rovněž zahrnovaly konzultace s odborníky.

- **Posouzení dopadů**

Posouzení dopadů nebylo vzhledem k naléhavosti situace provedeno. Toto opatření má podobnou oblast působnosti a účinek jako předchozí změny nařízení (EHS) č. 95/93 vyvolané jinými mimořádnými událostmi. Opatření má zmírnit finanční ztráty leteckých dopravců v důsledku pravidla „use it or lose it“ a omezit nepříznivý dopad na životní prostředí.

- **Základní práva**

Nevztahuje se na tento návrh.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Nevztahuje se na tento návrh.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Opatření nezahrnuje žádné zvláštní způsoby monitorování nebo podávání zpráv, Komise by však měla mít povinnost sledovat vývoj rozšíření nákazy virem SARS-CoV-2 a jeho dopad na leteckou dopravu a v případě potřeby by měla být zmocněna k přijetí aktu v přenesené pravomoci, kterým se prodlouží období, jichž se opatření týká.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Článek 10a se nahrazuje novým článkem, který koordinátorům ukládá, aby měli za to, že pro účely nabytí historických práv byly letištní časy přidělené na období od 1. března 2020 do 30. června 2020 využity leteckým dopravcem, kterému byly původně přiděleny. V návrhu je obsaženo i doplňkové, dřívější období, pokud jde o letištní časy využívané pro lety mezi EU a Čínskou lidovou republikou nebo mezi EU a Zvláštní administrativní oblastí Čínské lidové republiky Hongkong (od 23. ledna 2020). Pokud jde o případy po vstupu navrhovaného nařízení v platnost, podmínkou je, že veškeré tyto letištní časy musí být vráceny koordinátorovi letištních časů. Vracené letištní časy, které jsou následně nově přiděleny jiným leteckým dopravcům, by pro leteckého dopravce, který je provozuje, nebyly způsobilé pro historická práva.

Článek 10a rovněž Komisi svěřuje pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci, jestliže krize související s propuknutím nákazy virem SARS-CoV-2 nebude vyřešena a bude mít i nadále nepříznivý dopad na leteckou dopravu, včetně historických práv na letištní časy. Vzhledem k rychlosti šíření nákazy je nezbytné, aby akty v přenesené pravomoci byly přijímány postupem pro naléhavé případy.

2020/0042 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se mění nařízení (EHS) č. 95/93 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru[2],

s ohledem na stanovisko Výboru regionů[3],

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Propuknutí nákazy onemocněním COVID-19, způsobeným virem SARS-CoV-2, vedlo k prudkému poklesu letecké dopravy následkem výrazného poklesu poptávky a přímých opatření přijatých členskými státy i třetími zeměmi s cílem omezit šíření nákazy. Následný závažný dopad na letecké dopravce, který se v souvislosti s Čínskou lidovou republikou a Zvláštní administrativní oblastí Čínské lidové republiky Hongkong projevil již v lednu 2020, je od 1. března 2020 pronikavý a pravděpodobně zasáhne přinejmenším dvě období letového řádu, a to zimní období 2019/2020 a letní období 2020.

(2) Tyto okolnosti jsou mimo kontrolu leteckých dopravců a následné dobrovolné nebo povinné rušení leteckých služeb leteckými dopravci je nezbytnou nebo legitimní reakcí na uvedené okolnosti. Dobrovolné rušení zejména chrání finanční zdraví leteckých dopravců a zamezuje dopadu prázdných nebo převážně prázdných letů provozovaných pouze za účelem zachování příslušných letištních časů.

(3) Podle údajů zveřejněných manažerem struktury vzdušného prostoru EU u Evropské organizace pro bezpečnost letového provozu („Eurocontrol“) nastal v letecké dopravě v evropském regionu v první polovině března 2020 meziroční pokles ve výši 10 %. Letečtí dopravci v důsledku vypuknutí nákazy vykazují velké poklesy rezervací předem a provádějí významná rušení letů v zimním období letového řádu 2019–2020 a letním období letového řádu 2020.

---

[2] Úř. věst. C, , s. .

[3] Úř. věst. C, , s. .

(4) Podle čl. 8 odst. 2 ve spojení s čl. 10 odst. 2 nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ohrožuje skutečnost, že letecký dopravce nevyužil 80 % série letištních časů, která mu byla přidělena na koordinovaném letišti, historická práva na tyto letištní časy.

(5) Ustanovení čl. 10 odst. 4 nařízení (EHS) č. 95/93 umožňuje koordinátorům letištních časů nezohlednit pro účely výpočtu historických práv nevyužití letištních časů za období, během nichž letecký dopravce není schopen provozovat plánované letecké služby například kvůli uzavření letiště. Tento článek se však nezabývá situací, jako je propuknutí nákazy virem SARS-CoV-2. Je proto vhodné přijmout odpovídající opatření.

(6) Vzhledem k známým prognózám rezervací předem i epidemiologickým prognózám lze v tomto okamžiku důvodně očekávat, že v období od 1. března 2020 přinejmenším do 30. června 2020 dojde ke značnému počtu rušení, která lze přičíst vypuknutí nákazy virem SARS-CoV-2. Nevyužití letištních časů přidělených na toto období by nemělo vést k tomu, že letečtí dopravci ztratí svá historická práva, jichž by jinak požívali. Je proto nezbytné vymezit podmínky, za nichž by nevyužité letištní časy měly být pro uvedené účely považovány za využité letištní časy, pokud jde o odpovídající následující období.

(7) Letištní časy na koordinovaných letištích jsou cenným ekonomickým zdrojem. I přes obecný pokles letecké dopravy by zrušení leteckých služeb nemělo bránit využívání letištních časů jinými leteckými dopravci, kteří si mohou přát je dočasně využívat, přestože by těmito letištními časy nenabyli historická práva. Proto by letištní časy, které nejsou využívány leteckým dopravcem, kterému byly přiděleny, měly být neprodleně vráceny koordinátorovi.

(8) Je obtížné předvídat další vývoj nákazy virem SARS-CoV-2 a jeho další dopad na letecké dopravce. Komise by měla průběžně analyzovat dopad nákazy virem SARS-CoV-2 na odvětví letecké dopravy a Unie by měla mít možnost prodloužit bez zbytečného odkladu dobu, během níž se použijí opatření stanovená v tomto nařízení, budou-li nepříznivé podmínky přetrvávat.

(9) Aby byla opatření stanovená v tomto nařízení prodloužena, bude-li to nezbytné a odůvodněné, měla by být na Komisi v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU přenesena pravomoc přijímat akty, kterými se mění toto nařízení za účelem prodloužení doby, během níž se uplatňují opatření v něm stanovená. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

(10) Vzhledem k naléhavosti dané výjimečnými okolnostmi odůvodňujícími navrhovaná opatření je vhodné stanovit výjimku ze lhůty osmi týdnů uvedené v článku 4 Protokolu č. 1 o úloze vnitrostátních parlamentů v Evropské unii, připojeného ke Smlouvě o Evropské unii, Smlouvě o fungování Evropské unie a Smlouvě o založení Evropského společenství pro atomovou energii.

(11) Vzhledem k naléhavosti dané výjimečnými okolnostmi odůvodňujícími zaváděná opatření je vhodné stanovit okamžitý vstup tohoto nařízení v platnost,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (EHS) č. 95/93 se mění takto:

1) Článek 10a se nahrazuje tímto:

„Článek 10a

1. Pro účely čl. 8 odst. 2 a čl. 10 odst. 2 považují koordinátoři letištní časy přidělené na období od 1. března 2020 do 30. června 2020 za využité leteckým dopravcem, jemuž byly původně přiděleny.

2. Pro účely čl. 8 odst. 2 a čl. 10 odst. 2 považují koordinátoři letištní časy přidělené na období od 23. ledna 2020 do 29. února 2020 za využité leteckým dopravcem, jemuž byly původně přiděleny, v rozsahu, v jakém se týkají leteckých služeb mezi letišti v Evropské unii a letišti buď v Čínské lidové republice, nebo ve Zvláštní administrativní oblasti Čínské lidové republiky Hongkong.

3. Pokud jde o letištní časy s datem pozdějším než jeden týden po vstupu tohoto nařízení v platnost, odstavec 1 se použije pouze tehdy, pokud byly příslušné nevyužité letištní časy dány k dispozici koordinátorovi k novému přidělení jiným leteckým dopravcům.

4. Pokud Komise na základě údajů zveřejněných manažerem struktury vzdušného prostoru Evropské unie u Evropské organizace pro bezpečnost letového provozu („Eurocontrol“) zjistí, že snížení úrovně letového provozu ve srovnání s úrovní v odpovídajícím období předchozího roku přetrvává a pravděpodobně bude přetrvávat, a na základě nejlepších dostupných vědeckých údajů zjistí, že tato situace je výsledkem dopadu propuknutí nákazy virem SARS-CoV-2, přijme Komise akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem12a za účelem odpovídající změny období uvedeného v odstavci 1.

5. Komise situaci průběžně monitoruje s ohledem na kritéria stanovená v odstavci 4. Na základě informací, které má k dispozici, předloží do 15. dubna 2020 souhrnnou zprávu o této věci. Bude-li to nezbytné, přijme co nejdříve akt v přenesené pravomoci podle odstavce 4.

6. Pokud je to ze závažných a naléhavých důvodů v případě dlouhotrvajícího dopadu viru SARS-CoV-2 na odvětví letecké dopravy v Evropské unii nutné, použije se na akty v přenesené pravomoci přijaté podle tohoto článku postup stanovený v článku 12b.“

2) Vkládají se nové články 12a a 12b, které znějí:

„*Článek 12a*

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článku 10a je svěřena Komisi na dobu jednoho roku od vstupu tohoto nařízení v platnost.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 10a kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*, nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

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

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

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 10a vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 12b

Postup pro naléhavé případy

1. Akty v přenesené pravomoci přijaté podle tohoto článku vstupují v platnost bezodkladně a jsou použitelné, pokud proti nim není vyslovena námitka v souladu s odstavcem 2. V oznámení aktu v přenesené pravomoci Evropskému parlamentu a Radě se uvedou důvody použití postupu pro naléhavé případy.

2. Evropský parlament nebo Rada mohou proti aktu v přenesené pravomoci vyslovit námitky postupem uvedeným v čl. 12a odst. 6. V takovém případě zruší Komise tento akt neprodleně poté, co jí Evropský parlament nebo Rada oznámí rozhodnutí o vyslovení námitek.“

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

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

V Bruselu dne

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předseda	*předseda*