



Brusel 7. října 2022
(OR. en)

13261/22

Interinstitucionální spis:
2022/0214(COD)

CODEC 1440
AVIATION 238
COVID-19 156
PE 119

INFORMATIVNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců / Rada
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 95/93, pokud jde o dočasnou úlevu od pravidel využívání letištních časů na letištích Společenství z důvodu pandemie COVID-19 – výsledek prvního čtení v Evropském parlamentu (Štrasburk, 3. až 6. října 2022)

I. ÚVOD

Poté, co plenární zasedání EP dne 4. října 2022 schválilo žádost Výboru pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) o postup podle článku 163 (naléhavý postup), předložily skupiny ELS, S&D, Renew a Verts/ALE jednu změnu (změna 1). Žádné další změny předloženy nebyly.

II. HLASOVÁNÍ

Při hlasování dne 6. října 2022 přijalo plenární zasedání uvedenou změnu výše uvedeného návrhu nařízení (změna č. 1) a poté v konečném hlasování přijalo návrh nařízení s touto změnou.

Takto pozměněný návrh Komise představuje postoj Parlamentu v prvním čtení, který je uveden v jeho legislativním usnesení obsaženém v příloze této poznámky¹.

¹ V postoji Parlamentu uvedeném v legislativním usnesení jsou vyznačeny změny oproti návrhu Komise. Text doplněný do znění Komise je vyznačen *tučnou kurzívou*. Vypuštěný text je označen symbolem „■“.

P9_TA(2022)0348

Pravidla využívání letištních časů na letištích Unie: dočasná úleva *I**

Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 6. října 2022 o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 95/93, pokud jde o dočasnou úlevu od pravidel využívání letištních časů na letištích Společenství z důvodu pandemie COVID-19 (COM(2022)0334 – C9-0225/2022 – 2022/0214(COD))

(Řádný legislativní postup: první čtení)

Evropský parlament,

- s ohledem na návrh Komise předložený Evropskému parlamentu a Radě (COM(2022)0334),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 2 a článek 91 Smlouvy o fungování Evropské unie, v souladu se kterými Komise předložila svůj návrh Parlamentu (C9-0225/2022),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie,
 - s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 22. září 2022²,
 - po konzultaci s Výborem regionů,
 - s ohledem na články 59 a 163 jednacího řádu,
1. přijímá níže uvedený postoj v prvním čtení;
 2. vyzývá Komisi, aby věc znovu postoupila Parlamentu, jestliže svůj návrh nahradí jiným textem, podstatně jej změnil nebo má v úmyslu jej podstatně změnit;
 3. pověřuje svou předsedkyni, aby předala postoj Parlamentu Radě a Komisi, jakož i vnitrostátním parlamentům.

² Dosud nezveřejněné v Úředním věstníku.

P9_TC1-COD(2022)0214

Postoj Evropského parlamentu přijatý v prvním čtení dne 6. října 2022 k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/..., kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 95/93, pokud jde o dočasnou úlevu od pravidel využívání letištních časů na letištích Unie z důvodu epidemiologické situace nebo vojenské agrese

(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 předložení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru³,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem⁴,

³ Stanovisko ze dne 22. září 2022 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).

⁴ Postoj Evropského parlamentu ze dne 6. října 2022.

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Rady (EHS) č. 95/93⁵ bylo od začátku krize způsobené onemocněním COVID-19 několikrát změněno, neboť se požadavek stanovený uvedeným nařízením, a sice využít nejméně 80 % série letištních časů, aby bylo zachováno právo udržet si stejnou sérii letištních časů na další odpovídající plánovací období, stal pro letecké dopravce s ohledem na výrazně snížené úrovně letového provozu neudržitelným.
- (2) Údaje zveřejněné Eurocontrole, který je manažerem struktury vzdušného prostoru pro funkce sítě uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe, ukazují, že od začátku letního plánovacího období 2022 zažil letový provoz silné oživení a očekává se, že na začátku zimního plánovacího období 2022/2023 dosáhne podle základního scénáře přibližně 90 % úrovně z roku 2019. Tyto údaje odůvodňují návrat k požadavku 80% limitu pro využívání letištních časů jako obecnému pravidlu *pro letní plánovací období 2023* společně s možností zmírnit využití letištních časů v případech odůvodněného nevyužívání letištních časů.
- (3) V důsledku krize způsobené onemocněním COVID-19 však zůstává situace v odvětví letecké dopravy velmi nejistá. Stejně jako na konci roku 2021 se mohou objevit nové varianty onemocnění COVID-19 a vyvolat náhlé reakce vnitrostátních orgánů i spotřebitelů, které následně mohou letový provoz negativně ovlivnit. Některé trhy dálkové dopravy jsou navíc nadále ovlivněny hygienickými opatřeními, která závažným způsobem brání letovému provozu.
- (4) Útočná *válka* Ruska proti Ukrajině má rovněž dopad na letový provoz a schopnost leteckých dopravců využívat letištní časy, neboť je leteckým dopravcům z Unie bráněno vstoupit do vzdušného prostoru Běloruska, Ruska a Ukrajiny.

⁵ 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).

- (5) Státem nařízená cestovní omezení z hygienických důvodů a nemožnost vstoupit do vzdušného prostoru, který se stal válečnou zónou, jsou mimo kontrolu leteckých dopravců. Tyto okolnosti mohou vést k dobrovolnému či povinnému rušení jejich leteckých služeb nebo ke změně letových řádů. Dobrovolné rušení zejména chrání finanční zdraví leteckých dopravců a zároveň zamezuje negativnímu dopadu na životní prostředí způsobenému provozováním letů pouze za účelem zachování letištních časů.
- (6) Za těchto okolností by letečtí dopravci, kteří nejsou schopni využívat své letištní časy v souladu s mírou využití letištních časů stanovenou v nařízení (EHS) č. 95/93, neměli automaticky přijít o přednostní právo *vztahující se k* sérii letištních časů stanovené v čl. 8 odst. 2 a čl. 10 odst. 2 uvedeného nařízení, na které jinak by jinak měli nárok. Toto nařízení by mělo za tímto účelem stanovit zvláštní pravidla.
- (7) Zároveň je důležité připomenout cíle nařízení (EHS) č. 95/93, a sice zajistit účinné užívání kapacity letiště a spravedlivý přístup k omezené kapacitě letiště pro všechny letecké dopravce, a tím podporovat hospodářskou soutěž. Přizpůsobení běžných požadavků na využívání letištních časů prostřednictvím zavedení nižší míry využití nebo výjimek pro odůvodněné nevyužívání letištních časů by se měla striktně omezovat na situace, kdy je nutná úleva od pravidel využívání letištních časů a neměla by vést k nespravedlivé hospodářské výhodě leteckých dopravců, kteří mají k dispozici historické letištní časy.
- (8) Zejména je třeba zajistit, aby letečtí dopravci, kteří jsou připraveni poskytovat služby, směli využívat nevyužitou kapacitu a měli výhled na zachování těchto letištních časů v dlouhodobém horizontu. Díky tomu by měla být zachována motivace leteckých dopravců využívat letištní kapacitu, z čehož by následně měli prospěch spotřebitelé z hlediska konektivity.

- (9) Proto je nezbytné v souladu s těmito zásadami a na omezenou dobu stanovit podmínky, za nichž budou mít letečtí dopravci nadále nárok na sérii letištních časů podle čl. 8 odst. 2 a čl. 10 odst. 2 nařízení (EHS) č. 95/93, a stanovit pro dotčené letecké dopravce požadavky ohledně uvolnění nevyužité kapacity. Období by mělo trvat od **30. října 2022** do **28. října 2023**, což odpovídá období oživení *podle prognóz Eurocontrolu*.
- (10) Během tohoto období by měla definice „nově vstupujícího dopravce“ zůstat nadále široká, aby se zvýšil počet leteckých dopravců, na něž se vztahuje, čímž by více leteckých dopravců dostalo možnost zahájit a rozšířit svůj provoz.
- (11) V období od **30. října 2022** do **28. října 2023** by měl systém přidělování letištních časů nadále uznávat úsilí leteckých dopravců, kteří provozují lety v letištních časech, jež jsou součástí série, k jejímuž využívání je oprávněn jiný letecký dopravce podle čl. 8 odst. 2 a čl. 10 odst. 2 nařízení (EHS) č. 95/93, ale které byly zpřístupněny koordinátorovi letištních časů za účelem dočasného přerozdělení. Z tohoto důvodu by letečtí dopravci, kteří využívali alespoň pět letištních časů z jedné série, měli při přidělování těchto sérií letištních časů v dalším odpovídajícím plánovacím období dostat přednost, pokud je k dispozici dostupná kapacita letiště.
- (12) K řešení důsledků útočné *války* Ruska proti Ukrajině a na podporu oživení konektivity mezi Unií a Ukrajinou je nezbytné prodloužit lhůtu, během níž se mohou provozovatelé spoléhat na důvod uvedený v čl. 10 odst. 4 písm. a) nařízení (EHS) č. 95/93 s cílem odůvodnit nevyužití sérií letištních časů na tratích mezi Unií a Ukrajinou.

- (13) Aniž je dotčena povinnost členských států dodržovat právní předpisy Unie, zejména pravidla stanovená ve Smlouvách a v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008⁶, negativní následky možných omezení přijatých orgány veřejné moci členských států nebo třetích zemí s cílem řešit epidemiologické situace, přírodní katastrofy nebo politické nepokoje, **jako jsou povstání, výtržnosti nebo závažná narušení veřejného pořádku**, jež omezují možnost cestujících cestovat, nemohou být přičítány leteckým dopravcům a měly by být zmírněny, pokud uvedená opatření mají významný dopad na rentabilitu nebo možnost cestování nebo na poptávku po dotčených tratích. Zmírňující opatření by měla zajistit, aby letečtí dopravci nebyli postihováni za nevyužití letištních časů, pokud je toto nevyužití důsledkem těchto omezení.
- (14) S cílem snížit riziko narušení hospodářské soutěže a zajistit účinné využívání kapacity letiště by měla mít zvláštní úleva od účinků uplatnění těchto omezení omezenou dobu trvání i rozsah, čímž by se zajistilo, aby se dopad zmírňujících opatření omezil na období, po které jsou odůvodněná. Letištní časy, na něž se vztahují tato **opatření zmírňující účinky** omezení, by měly **být považovány za využité pro účely nařízení (EHS) č. 95/93**.

⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3).

- (15) Je nezbytné upřesnit, že se ustanovení týkající se výjimek pro odůvodněné nevyužívání letištních časů nevztahují na letecké dopravce, na něž se vztahují omezující opatření přijatá podle *článku 29 Smlouvy o Evropské unii (dále jen „Smlouva o EU“)* nebo článku 215 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“), nebo na letecké dopravce, na něž se vztahuje zákaz provozování letecké dopravy v Unii a jsou uvedeni na seznamu v příloze A nebo B nařízení Komise (ES) č. 474/2006⁷. S cílem zajistit účinné uplatňování těchto opatření by se měla nemožnost dovolávat se ustanovení o odůvodněném nevyužívání letištních časů vztahovat rovněž na ty letecké dopravce, kteří již takovým omezujícím opatřením podléhají ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost.
- (16) K zajištění jednotného provádění nařízení (EHS) č. 95/93 v celé Unii by měla být posílena spolupráce koordinátorů.
- (17) ***Koordinátoři by si měli vyměňovat osvědčené postupy týkající se provádění nařízení (EHS) č. 95/93, včetně prostřednictvím Sdružení koordinátorů evropských letišť (EUACA). EUACA se vyzývá, aby pokračovalo ve vydávání pokynů za účelem harmonizovaného provádění pravidel Unie, zejména pokud jde o ustanovení týkající se zmírňování omezení. Kromě toho, ať už se zmírnění uplatní nebo nikoliv, jedná se o důležitou informaci pro letecké dopravce plánující své letové řády. Proto je nezbytné zajistit transparentní komunikaci ze strany koordinátorů.***

⁷ Nařízení Komise (ES) č. 474/2006 ze dne 22. března 2006 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zakazu provozování letecké dopravy ve Společenství, uvedeného v kapitole II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 (Úř. věst. L 84, 23.3.2006, s. 14).

- (18) Ačkoliv by opatření zmírňující omezení měla být vykládána restriktivně, neboť představují výjimku z běžných požadavků na využívání letištních časů, v některých případech by mělo být možné vyžadovat k zajištění rovných podmínek v celé Unii společný postup všech koordinátorů. Za určitých podmínek a na základě jednomyslného rozhodnutí by koordinátoři **měli mít možnost** toto ustanovení použít na všechny letištní časy na koordinovaných letištích.
- (19) *Spolehlivost prognóz provozu na zimní plánovací období 2022/2023 je negativně ovlivněna nejistotou ohledně vývoje různých krizí, zejména situace na Ukrajině a krize způsobené onemocněním COVID-19. Letečtí dopravci by proto měli být v nezbytné míře osvobozeni od požadavků na využívání letištních časů, aby byl zachován jejich nárok na tytéž letištní časy na další odpovídající plánovací období. To by leteckým dopravcům umožnilo navýšit poskytování služeb, pokud to okolnosti dovolí, s cílem uplatňovat řádná pravidla pro využívání letištních časů od letního plánovacího období 2023, s výhradou úprav provedených Komisí za zvláštních okolností, aby bylo možné reagovat na určité výzvy v odvětví letecké dopravy.*

- (20) S cílem řešit proměňující se dopad krize způsobené onemocněním COVID-19 *či jiných epidemiologických situací, jakož i* přímé zničující dopady útočné *války* Ruska proti Ukrajině na letový provoz a podpořit konektivitu do Ukrajiny a z Ukrajiny a v případech, kdy je to naprosto nezbytné a opodstatněné, pružně reagovat na výzvy, jimž odvětví letecké dopravy v jejich důsledku čelí, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU za účelem změny procentuálních hodnot minimální míry využití v rámci určitého rozmezí a pro jakékoliv plánovací období od 30. října 2022 do **28. října 2023**, což odpovídá období oživení podle prognóz Eurocontrolu, a za účelem změny procentuálních hodnot minimální míry využití v rámci určitého rozmezí pro tratě mezi Unií a Ukrajinou, a to pro kterékoliv plánovací období od 30. října 2022 do **28. října 2023**. 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 předpisů⁸. 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, kteří se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

⁸ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (21) Letiště, poskytovatelé letištních služeb a letečtí dopravci potřebují mít informace o dostupné kapacitě za účelem odpovídajícího plánování. Letečtí dopravci by měli nadále koordinátorovi co nejdříve, a nejpozději tři týdny před plánovaným datem jejich využití, zpřístupňovat všechny letištní časy, které nemají v úmyslu využít, aby je mohl případně přidělit jiným leteckým dopravcům. Pokud letečtí dopravci *tento* požadavek opakovaně nesplní, neměli by požívat výhod plynoucích ze snížené míry využití letištních časů.
- (22) Pokud se koordinátor přesvědčí o tom, že letecký dopravce na letišti ukončil provoz, měl by koordinátor letištní časy danému leteckému dopravci neprodleně odejmout a umístit je do fondu k novému přidělení ostatním dopravcům.
- (23) Zákaz vstoupit do vzdušného prostoru Unie v rámci uplatňování omezujících opatření přijatých podle *článku 29 Smlouvy o EU nebo článku 215* Smlouvy o fungování EU či zákaz provozování letecké dopravy podle nařízení (ES) č. 474/2006 by mohly vyústit v neodůvodněné blokování letištních časů na letištích Unie. Ačkoli lze letištní časy dříve využívané těmito leteckými dopravci jednorázově nově přidělit během plánovacího období, dostatečně to nemotivuje k účinnému využívání letištních časů, které by leteckým společnostem umožnilo zlepšovat dlouhodobou hospodářskou soutěž a konektivitu ve prospěch spotřebitelů. Letištní časy by tudíž měly být dotčeným leteckým dopravcům neprodleně odejmuty.

- (24) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž zavést zvláštní pravidla a úlevy z obecných pravidel využívání letištních časů po omezenou dobu za účelem zmírnění dopadů *epidemiologické* krize a útočné *války* Ruska proti Ukrajině na letový provoz, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jej z důvodu rozsahu a účinků navrhované činnosti může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o EU. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou ve zmíněném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné k dosažení uvedeného cíle.

- (25) Vzhledem k naléhavosti dané mimořádnými okolnostmi souvisejícími s krizí způsobenou onemocněním COVID-19 a s útočnou *válkou* Ruska proti Ukrajině je vhodné uplatnit výjimku ze lhůty osmi týdnů stanovenou v článku 4 Protokolu č. 1 o úloze vnitrostátních parlamentů v Unii, připojeného ke Smlouvě o EU, Smlouvě o fungování EU a Smlouvě o založení Evropského společenství pro atomovou energii.
- (26) S cílem dosáhnout rychlé použitelnosti opatření stanovených tímto nařízením by toto nařízení mělo vstoupit v platnost co nejdříve, a to prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

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

1) **Článek 2 se mění takto:**

a) v písmeni ba) se návěť nahrazuje tímto:

„během období od **30. října 2022 do 28. října 2023** se „nově vstupujícím dopravcem“ rozumí:“;

b) v písmeni f) se bod i) nahrazuje tímto:

„leteckým dopravcem“ rozumí podnik letecké dopravy, který má nejpozději k 31. lednu pro následující letní plánovací období nebo k 31. srpnu pro následující zimní plánovací období platnou provozní licenci nebo obdobné povolení; pro účely článků 4, 8, 8a, 10 a 10a zahrnuje definice leteckého dopravce rovněž provozovatele letecké dopravy pro vlastní potřebu, pokud provozují dopravu podle letového řádu; pro účely článků 7 a 14 zahrnuje definice leteckého dopravce rovněž všechny provozovatele civilních letadel;“.

2) **Článek 8 se mění takto:**

a) v odst. 2 prvním pododstavci se návěť nahrazuje tímto:

„2. Aniž jsou dotčeny články 7, 8a a 9, čl. 10 odst. 1 a článek 14, odstavec 1 tohoto článku se nepoužije, jsou-li splněny tyto podmínky:“;

b) v odstavci 2a se první pododstavec nahrazuje tímto:

„**2a.** Během období od **30. října 2022 do 28. října 2023** a s výhradou dostupné kapacity letiště se série letištních časů, která byla vrácena do fondu letištních časů v souladu s odstavcem 1 tohoto článku na konci plánovacího období (dále jen „referenční plánovací období“), na základě žádosti přidělí na další odpovídající plánovací období leteckému dopravci, který využil alespoň pět letištních časů z dané série po použití čl. 10a odst. 7 během referenčního plánovacího období.“;

c) odstavec 6a se nahrazuje tímto:

„**6a.** V rámci období, během něž jsou uplatňovány koordinační parametry pro COVID-19, a s cílem zajistit řádné uplatňování těchto koordinačních parametrů může koordinátor po vyslechnutí dotčeného leteckého dopravce změnit načasování požadovaných nebo přidělených letištních časů spadajících do období od **30. října 2022 do 28. října 2023**, nebo je může zrušit. V této souvislosti koordinátor zohlední dodatečná pravidla a pokyny uvedené v odstavci 5 za podmínek v něm uvedených.“.

3) Článek 10 se mění takto:

a) odstavec 2a se zrušuje;

b) odstavec 4 se mění takto:

i) první pododstavec se mění takto:

– písmeno d) se nahrazuje tímto:

„d) soudní řízení týkající se použití článku 9 tohoto nařízení na tratě, u kterých byl podle článku 4 nařízení (EHS) č. 2408/92 uložen závazek veřejné služby, jehož výsledkem je dočasné pozastavení provozu na těchto tratích“;

– písmeno e) se zrušuje;

ii) druhý, třetí, čtvrtý a pátý pododstavec se zrušují;

iii) doplňuje se nový pododstavec, který zní:

„Pokud dopad útočné **války** Ruska proti Ukrajině a zničení základní infrastruktury ovlivní schopnost poskytovat letecké služby i poptávku po nich, použijí koordinátoři na tratě mezi Uníí a Ukrajinou po celou dobu uzavření vzdušného prostoru **nebo letiště, podle toho, co nastane později**, písm. a) první pododstavec a dodatečnou lhůtu ■ v délce 16 týdnů. Koordinátor Komise oznámí datum zahájení a ukončení této šestnáctitýdenní lhůty.“;

c) vkládají se nové odstavce, které znějí:

„4a. Kromě toho lze během období od **30. října 2022 do 28. října 2023** nevyužití letištního času odůvodnit rovněž omezeními zavedenými orgány veřejné moci, která mají řešit jakoukoli závažnou epidemiologickou situaci, přírodní katastrofu nebo politické nepokoje na jednom konci tratě, pro niž byly dotčené letištní časy využívány nebo se jejich využití plánovalo, za podmínky, že tato **omezení** mají významný dopad na možnost cestování nebo na poptávku v oblasti cestování a že na dotčených tratích vedou tato omezení k některému z těchto důsledků:

- a) částečné nebo úplné uzavření hranic, letiště nebo vzdušného prostoru během podstatné části příslušného plánovacího období;
- b) vážné narušení možnosti cestujících cestovat prostřednictvím kteréhokoli dopravce na dané přímé trati během podstatné části příslušného plánovacího období, například tehdy, pokud narušení souvisí s kterýmkoliv z těchto důvodů:
 - cestovní omezení na základě státní příslušnosti nebo bydliště, zákaz všech cest kromě cest nezbytně nutných nebo zákaz letů z určitých zemí či zeměpisných oblastí nebo do těchto zemí či oblastí,

- omezením pohybu nebo karanténou či opatřeními týkajícími se izolace v zemi nebo oblasti, kde se nachází cílové letiště (včetně mezilehlých bodů), ledaže se lze karanténě vyhnout díky negativnímu testu, potvrzení o zotavení či potvrzení o očkování, které uznává Unie,
 - omezení dostupnosti služeb, jež jsou nezbytné pro přímou podporu provozování letecké služby, včetně uzavření stravovacích a veřejných služeb, včetně v oblasti dopravy, což vede k závažnému poklesu poptávky na jednom či druhém konci tratě,
 - omezeními počtu cestujících na let a počtu frekvencí na leteckého provozovatele, což má za následek závažný pokles poptávky na jednom konci tratě;
- c) omezení pohybu posádek leteckých společností, která významně brání provozování leteckých služeb na obsluhovaná letiště nebo z těchto letišť, včetně náhlých zákazů vstupu nebo neočekávaného zdržení posádky v důsledku karanténních opatření, ledaže se lze karanténě vyhnout na základě negativního testu, potvrzení o zotavení či potvrzení o očkování, které uznává Unie.

█

Tento odstavec se použije po dobu, po kterou platí omezení uvedená v prvním pododstavci, a po dobu až šesti dalších týdnů, s výhradou *třetího a* čtvrtého pododstavce. Pokud však omezení přestanou platit méně než šest týdnů před koncem plánovacího období, použije se odstavec na zbytek šestitýdenního období pouze v případě, že jsou letištní časy v následujícím plánovacím období využity pro stejnou trať.

Tento odstavec se použije pouze na letištní časy využité pro tratě, pro něž již byly využívány před zveřejněním omezení uvedených v prvním pododstavci.

Tento odstavec se nepoužije, pokud letecký dopravce využívající dotčené letištní časy zvolí přechod na trať, která není dotčena omezeními uvedenými v prvním pododstavci.

Pokud většina členských států zastupující alespoň 50 % obyvatelstva Unie uplatňuje omezení uvedená v prvním pododstavci, která mají významný dopad na možnost cestovat nebo poptávku po cestování a která vedou k některé ze situací uvedených v prvním pododstavci písm. a) až c), může každý koordinátor na základě jednomyslného rozhodnutí koordinátorů všech koordinovaných letišť Společenství o tom, že nevyužití letištních časů je obecně odůvodněné, a po oznámení Komisi a členskými státy použít tento odstavec na všechny letištní časy na těchto letištích po dobu trvání platných omezení a po dobu až šesti dalších týdnů, pokud se tato omezení dotýkají významného počtu tratí na letiště Společenství nebo z něj, čímž letový provoz v Unii do značné míry znemožňují nebo vedou k nerovným podmínkám.

- 4b. Pokud je nevyužití letištního času odůvodněno omezeními uvedenými v odstavci 4 nebo 4a, pokládají koordinátoři letištní čas za využitý v rámci dotčené série letištních časů.*

- 4c. ***Letečtí dopravci, jejichž provozu brání omezující opatření přijatá podle článku 29 Smlouvy o Evropské unii (dále jen „Smlouva o EU“) nebo článku 215 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“), včetně opatření platných k ... [datum vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost], a letečtí dopravci, na něž se vztahuje zákaz provozování letecké dopravy v Unii a jsou uvedeni na seznamu v příloze A nebo B nařízení Komise (ES) č. 474/2006*, nejsou oprávněni dovolávat se odůvodnění pro nevyužívání letištních časů podle odstavců 4 a 4a tohoto článku.***

Pokud však mají tito letečtí dopravci povoleno provozovat letadlo pronajaté s posádkou od leteckého dopravce, jemuž v provozu nebrání tato omezující opatření a na něž se tento zákaz provozování letecké dopravy nevztahuje, a odchylně od prvního pododstavce, mohou se tito letečtí dopravci dovolávat odůvodnění pro nevyužívání letištních časů podle odstavců 4 a 4a, pokud jsou dodržena bezpečnostní pravidla použitelná v Unii.

- 4d. Koordinátoři si pravidelně vyměňují osvědčené postupy týkající se provádění odstavců 4 a 4a s cílem zajistit soudržné a jednotné uplatňování v celé Unii.

Koordinátoři zveřejňují a pravidelně aktualizují seznam destinací, na něž se vztahují odstavce 4 a 4a.

* Nařízení Komise (ES) č. 474/2006 ze dne 22. března 2006 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, uvedeného v kapitole II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 (Úř. věst. L 84, 23.3.2006, s. 14).“;

d) odstavec 5 se nahrazuje tímto:

„5. Na žádost členského státu nebo z vlastního podnětu Komise přezkoumá, jak koordinátor letiště spadajícího do působnosti tohoto nařízení, uplatňuje odstavce 4 a 4a.“

4) Článek 10a se mění takto:

a) název se nahrazuje tímto:

„Článek 10a

Přidělování letištních časů v reakci na *určité krizové situace*“;

b) odstavce 1, 2 a 4 se zrušují;

c) *odstavec 3 se nahrazuje tímto:*

„3. Pokud během období od 30. října 2022 do 25. března 2023 a pro účely čl. 8 odst. 2, čl. 10 odst. 2 a 4 a čl. 14 odst. 6 prvního pododstavce letecký dopravce koordinátorovi uspokojivě prokáže, že s jeho povolením využil sérii letištních časů, která mu byla přidělena, a to po nejméně 75 % času během plánovacího období, pro něž byla série přidělena, je uvedený letecký dopravce oprávněn využít tutéž sérii letištních časů na další odpovídající plánovací období.“;

d) odstavec 5 se nahrazuje tímto:

„5. ***Pokud*** údaje zveřejněné Eurocontrolem jasně ukazují, že je týdenní letový provoz ***během období dvou po sobě jdoucích týdnů*** nižší než 80 % úrovně z roku 2019 v odpovídajících týdnech z důvodu krize způsobené onemocněním COVID-19, jiných epidemiologických situací nebo přímého dopadu útočné ***války*** Ruska proti Ukrajině a že na základě prognóz Eurocontrolu týkajících se provozu bude snížení úrovně letového provozu ve srovnání s úrovní v odpovídajícím období roku 2019 pravděpodobně přetrvávat, je Komisi svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 12a akty v přenesené pravomoci za účelem změny procentuálních hodnot stanovených v čl. 8 odst. 2, čl. 10 odst. 2 a ***4 a čl. 14 odst. 6 prvním pododstavci***, a to v rozmezí od 0 % do 70 % pro jakékoliv plánovací období ***mezi 30. říjnem 2022 a 28. říjnem 2023. Použitá procentní hodnota musí být úměrná úrovni prognóz letového provozu vypracovaných Eurocontrolem.***

Při přijímání aktů v přenesené pravomoci Komise zohlední všechny tyto prvky:

- a) údaje o úrovních provozu a prognózách provozu zveřejněné Eurocontrolem;
- b) ukazatele související s poptávkou po osobní a nákladní letecké dopravě, včetně trendů týkajících rezervací s předstihem, plánovaných letových řádů leteckých společností, velikosti a využití letadlového parku a ukazatelů vytížení;

- c) opatření orgánů veřejné moci, která souvisejí s ***krizí způsobenou onemocněním COVID-19 nebo jinou*** epidemiologickou situací, jež mají významný dopad na úroveň letového provozu na letiště v Unii nebo z těchto letišť, nucená odchýlení z důvodu uzavření vzdušného prostoru nebo zákazu vstoupit do vzdušného prostoru třetí země platící pro letecké dopravce z Unie s ohledem na doporučení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví v jejím informačním bulletinu o konfliktních oblastech;
- d) údaje získané od Evropského střediska pro prevenci a kontrolu nemocí a Světové zdravotnické organizace týkající se onemocnění COVID-19 nebo jiné epidemiologické situace, která se vyznačuje vysokou nakažlivostí a pravděpodobností vyvolání závažného poklesu letecké přepravy.“;

S ohledem na přípravu letových řádů leteckými dopravci před plánovacím obdobím se Komise vynasnaží přijmout tyto akty v přenesené pravomoci nejpozději před začátkem plánovacího období, aby leteckým dopravcům umožnila plánování jejich letových řádů. Komise může přijmout tyto akty v průběhu plánovacího období v případě nepředvídatelných okolností.“;

e) vkládá se nový odstavec, který zní:

„5a. ***Pokud*** Komise zjistí, že kvůli zničené infrastruktuře a dopadu na životní podmínky v důsledku útočné ***války*** Ruska proti Ukrajině vyžaduje postupné obnovení letového provozu mezi Ukrajinou a Unií nižší míru využití letištních časů na tratích obsluhujících Ukrajinu, je Komisi svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 12a akty v přenesené pravomoci za účelem změny procentuálních hodnot stanovených v čl. 8 odst. 2, čl. 10 odst. 2 a ***4 a čl. 14 odst. 6 prvním pododstavci***, a to v rozmezí od 0 % do 70 % pro letištní časy využívané na tratích do Ukrajiny a z Ukrajiny pro jakékoliv plánovací období ***mezi 30. říjnem 2022 a 28. říjnem 2023***.

Při přijímání aktů v přenesené pravomoci Komise zohlední tyto prvky:

- a) údaje o úrovních provozu a prognózách provozu na tratích mezi Unií a Ukrajinou zveřejněné Eurocontrole;
- b) ukazatele související s poptávkou po osobní a nákladní letecké dopravě, včetně trendů týkajících se rezervací s předstihem a plánovaných letových řádů leteckých společností;
- c) nucená odchýlení z důvodu uzavření vzdušného prostoru nebo zákazu vstoupit do vzdušného prostoru třetí země platící pro letecké dopravce z Unie s ohledem na doporučení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví v jejím informačním bulletinu o konfliktních oblastech.“;

f) odstavce 6 a 7 se nahrazují tímto:

- „6. Ve zvláště závažných naléhavých případech souvisejících s dlouhotrvajícími dopady krize způsobené onemocněním COVID-19, jinými epidemiologickými situacemi nebo přímými dopady útočné **války** Ruska proti Ukrajině se na akty v přenesené pravomoci přijaté podle tohoto článku použije postup stanovený v článku 12b.
7. Během období, **v němž je uplatňována úleva od pravidel využívání letištních časů podle** odstavce 3, 5 nebo 5a tohoto článku, dají letečtí dopravci veškeré letištní časy, které nemají v úmyslu využít, k dispozici koordinátorovi pro nové přidělení jiným leteckým dopravcům, a to nejpozději tři týdny před datem využití. **Aniž je dotčen čl. 10 odst. 4 a 4a, pokud** letecký dopravce nedá koordinátorovi k dispozici více než tři letištní časy v sérii v souladu s tímto odstavcem, je tento letecký dopravce oprávněn využít celou sérii letištních časů na další odpovídající plánovací období pouze tehdy, pokud využil celou sérii letištních časů **nebo pokud se celá série časů považuje za využitou v souladu s čl. 10 odst. 4b**, a to nejméně z 80 % bez ohledu na to, zda byly čl. 8 odst. 2 a čl. 10 odst. 2 pozměněny aktem v přenesené pravomoci uvedeným v tomto článku.“.

5) V článku 11 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Aniž jsou dotčena práva na podání opravných prostředků podle vnitrostátního práva, podávají se stížnosti týkající se použití čl. 7 odst. 2, článků 8, 8a a 10, čl. 10a odst. 7 a čl. 14 odst. 1 až 4 a odst. 6 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 dalších dvou měsíců zajistit zprostředkování organizací, která zastupuje letecké dopravce nebo letiště, nebo jinou třetí stranou.“.

6) V článku 12a se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Právo přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článku 10a je svěřena Komisi do 28. října 2023.“.

7) V článku 14 se odstavec 6 nahrazuje tímto:

„6. Aniž je dotčen čl. 10 odst. 4 a 4a, může koordinátor v případě, že letecký dopravce nemůže dosáhnout míry využití ve výši 80 % podle čl. 8 odst. 2, rozhodnout, že tomuto leteckému dopravci odejme dotčenou sérii leteckých časů na zbytek plánovacího období a umístí je do fondu, poté co dotčeného leteckého dopravce vyslechl.

Aniž je dotčen čl. 10 odst. 4 a 4a, umístí koordinátor v případě, že po uplynutí doby odpovídající 20 % doby platnosti série nebyly využity žádné letištní časy z této série letištních časů, dotčenou sérii letištních časů do fondu na zbytek plánovacího období, poté co dotčeného leteckého dopravce vyslechl.

Pokud koordinátor během období od **30. října 2022 do 28. října 2023** na základě informací, které má k dispozici, zjistí, že letecký dopravce na letišti ukončil provoz a nadále není schopen využívat letištní časy, jež mu byly přiděleny, odejme tomuto leteckému dopravci dotčenou sérii letištních časů na zbytek plánovacího období a umístí ji do fondu, poté co dotčeného leteckého dopravce vyslechl.

Pokud koordinátor během období od **30. října 2022 do 28. října 2023** na základě informací, které má k dispozici, zjistí, že se na leteckého dopravce vztahují omezující opatření přijatá podle **článku 29 Smlouvy o EU nebo** článku 215 Smlouvy o fungování EU, včetně opatření platných k ... [datum vstupu tohoto **pozměňujícího** nařízení v platnost], nebo se na leteckého dopravce vztahuje zákaz provozování letecké dopravy v Unii a je uveden na seznamu v příloze A nebo B nařízení (ES) č. 474/2006 a tento letecký dopravce není schopen během podstatné části plánovacího období využívat letištní časy, odejme koordinátor tomuto dopravci, poté co dotčeného leteckého dopravce vyslechl, dotčenou sérii letištních časů na zbytek plánovacího období a umístí ji do fondu.

Pokud se však na leteckého dopravce vztahuje zákaz provozování letecké dopravy v Unii a tento letecký dopravce je uveden na seznamu v příloze A nebo B nařízení (ES) č. 474/2006 a má povoleno provozovat letadlo pronajaté s posádkou od leteckého dopravce, jemuž v provozu nebrání tato omezující opatření a na něž se tento zákaz provozování letecké dopravy nevztahuje, nepoužije se čtvrtý pododstavec tohoto odstavce na letištní časy tohoto dopravce, pokud jsou dodržena bezpečnostní pravidla použitelná v Unii.

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 ... dne ...

Za Evropský parlament

Za Radu

předsedkyně

předseda nebo předsedkyně
