

EURÓPSKY PARLAMENT

2004



2009

Dokument na schôdzu

A6-0274/2009

24.4.2009

*****I**

SPRÁVA

o návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EHS) č. 95/93 o spoločných pravidlách pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva (KOM(2009)0121 – C6-0097/2009 – 2009/0042(COD))

Výbor pre dopravu a cestovný ruch

Spravodajca: Paolo Costa

(Zjednodušený postup - článok 43 ods. 2 a 3 rokovacieho poriadku)

Označenie postupov

- * Konzultačný postup
väčšina odovzdaných hlasov
- **I Postup spolupráce (prvé čítanie)
väčšina odovzdaných hlasov
- **II Postup spolupráce (druhé čítanie)
*väčšina odovzdaných hlasov za schválenie spoločnej pozície
väčšina všetkých poslancov Parlamentu za zamietnutie alebo
zmenu a doplnenie spoločnej pozície*
- *** Postup súhlasu
*väčšina všetkých poslancov Parlamentu, okrem prípadov
upravených článkami 105, 107, 161 a 300 Zmluvy o ES
a článkom 7 Zmluvy o EÚ*
- ***I Spolurozhodovací postup (prvé čítanie)
väčšina odovzdaných hlasov
- ***II Spolurozhodovací postup (druhé čítanie)
*väčšina odovzdaných hlasov za schválenie spoločnej pozície
väčšina všetkých poslancov Parlamentu za zamietnutie alebo
zmenu a doplnenie spoločnej pozície*
- ***III Spolurozhodovací postup (tretie čítanie)
väčšina odovzdaných hlasov za schválenie spoločného textu

(Typ postupu závisí od právneho základu navrhnutého Komisiou.)

Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy k legislatívnemu textu

V pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhoch Parlamentu je zmenený a doplnený text označený **hrubou kurzívou**. Pri pozmeňujúcich aktoch sa časti prevzaté z platného ustanovenia, ktoré chce Parlament zmeniť a doplniť, ktoré však Komisia nezmenila, označujú **tučným písmom**. Prípadné vypustenia týkajúce sa takýchto častí textu sa označujú takto: [...].
Štandardná kurzíva označuje príslušným oddeleniam tie časti legislatívneho textu, ku ktorým sa navrhuje oprava, čo pomáha pri príprave konečného znenia textu (napríklad zrejme chyby alebo vynechaný text v konkrétnej jazykovej verzii). Navrhované opravy tohto typu musia byť odsúhlasené príslušnými oddeleniami.

OBSAH

	strana
NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU.....	3
DÔVODOVÁ SPRÁVA.....	3
POSTUP.....	3

NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

o návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EHS) č. 95/93 o spoločných pravidlách pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva
(KOM(2009)0121 – C6-0097/2009 – 2009/0042(COD))

(Spolurozhodovací postup: prvé čítanie)

Európsky parlament,

- so zreteľom na návrh Komisie pre Európsky parlament a Radu (KOM(2009)0121),
 - so zreteľom na článok 251 ods. 2 a článok 80 ods. 2 Zmluvy o ES, v súlade s ktorými Komisia predložila návrh Európskemu parlamentu (C6-0097/2009),
 - so zreteľom na články 51 a 43 ods. 2 a 3 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch (A6-0274/2009),
1. schvaľuje zmenený a doplnený návrh Komisie;
 2. žiada Komisiu, aby mu vec znovu predložila, ak má v úmysle podstatne zmeniť svoj návrh alebo ho nahradiť iným textom;
 3. poveruje svojho predsedu, aby túto pozíciu postúpil Rade a Komisii.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 1

Návrh nariadenia – pozmeňujúci akt
Odôvodnenie 2

Text predložený Komisiou

(2) S cieľom zabrániť vzniku situácie, keď nevyužitie prevádzkových intervalov pridelených na letnú sezónu 2009 spôsobí leteckým dopravcom stratu oprávnenia využívať pridelené prevádzkové intervaly, je nevyhnutné zreteľne a jednoznačne stanoviť, že táto sezóna je ovplyvnená uvedenou hospodárskou krízou.

Komisia bude aj naďalej analyzovať vplyv hospodárskej krízy na odvetvie leteckej dopravy. Ak sa situácia bude naďalej

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(2) S cieľom zabrániť vzniku situácie, keď nevyužitie prevádzkových intervalov pridelených na letnú sezónu 2009 **automaticky** spôsobí leteckým dopravcom stratu oprávnenia využívať pridelené prevádzkové intervaly, je nevyhnutné zreteľne a jednoznačne stanoviť, že táto sezóna je ovplyvnená uvedenou hospodárskou krízou.

zhoršovať *počas zimnej sezóny 2009 – 2010*, bude môcť *rozhodnúť o úplnom alebo čiastočnom predĺžení* tohto systému na zimnú sezónu 2010 – 2011.

(2a) Komisia bude aj naďalej analyzovať vplyv hospodárskej krízy na odvetvie leteckej dopravy. Ak sa situácia *pred zimným plánovacím obdobím 2009 – 2010* bude naďalej zhoršovať, bude môcť *navrhnúť úplné alebo čiastočné predĺženie* tohto systému na zimnú sezónu 2010 – 2011. *Takýto návrh by sa mal predniesť iba vtedy, ak bude súčasťou návrhu všeobecnej revízie nariadenia (EHS) č. 95/93.*

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 2

Návrh nariadenia – pozmeňujúci akt

Článok 1

Nariadenie (EHS) č. 95/93

Článok 10c

Text predložený Komisiou

Na účely článku 10 ods. 4 koordinátori súhlasia s tým, že leteckí dopravcovia majú počas letného plánovacieho obdobia 2010 nárok na tie isté série prevádzkových intervalov, ktoré im boli pridelené na letnú plánovaciu sezónu 2009 v súlade s týmto nariadením.

Komisia bude aj naďalej posudzovať vplyv hospodárskej krízy v odvetví leteckej dopravy. Ak sa situácia bude počas zimnej sezóny 2009 – 2010 naďalej zhoršovať, *Komisia bude môcť v súlade s postupom ustanoveným v článku 13 ods. 2 rozhodnúť o úplnom alebo čiastočnom predĺžení* tohto systému na zimnú sezónu 2010 – 2011.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Na účely článku 10 ods. 4 koordinátori súhlasia s tým, že leteckí dopravcovia majú počas letného plánovacieho obdobia 2010 nárok na tie isté série prevádzkových intervalov, ktoré im boli pridelené na letnú plánovaciu sezónu 2009 v súlade s týmto nariadením.

Komisia bude aj naďalej posudzovať vplyv hospodárskej krízy v odvetví leteckej dopravy. Ak sa situácia bude počas zimnej sezóny 2009 – 2010 naďalej zhoršovať, bude môcť *navrhnúť úplné alebo čiastočné predĺženie* tohto systému na zimnú sezónu 2010 – 2011.

DÔVODOVÁ SPRÁVA

Návrh Komisie

Komisia prijala 10. marca 2009 návrh na urýchlenú zmenu a doplnenie nariadenia č. 95/93 o pridelovaní letiskových prevádzkových intervalov. Komisia konkrétne navrhuje vzhľadom na hospodársku krízu dočasne pozastaviť uplatňovanie pravidla „využi, lebo o to prídeš“, ktoré stanovuje, že letecké spoločnosti stratia „nadobudnuté“ prevádzkové intervaly, na ktoré mali vždy nárok, ak ich nebudú využívať najmenej počas 80 % príslušného časového obdobia.

Komisia zdôrazňuje, že hospodárska kríza spôsobila výrazný pokles dopytu po osobnej a nákladnej leteckej doprave, čo má na letecké spoločnosti negatívny dosah. Komisia tvrdí, že za týchto výnimočných okolností by letecké spoločnosti nemali byť z ekonomických ani environmentálnych dôvodov nútené prevádzkovať poloprázdne lietadlá s cieľom udržať si svoje prevádzkové intervaly. Pravidlo 80/20 sa dočasne zrušilo už dvakrát, a to po teroristických útokoch v roku 2001 a po vypuknutí SARS (ťažký akútny respiračný syndróm) v roku 2003, čo viedlo k porovnateľnému poklesu dopytu po leteckej doprave.

Pozastavenie, ktoré Komisia navrhuje tentoraz, by sa vzťahovalo len na pridelovanie prevádzkových intervalov na letnú sezónu 2010. Inými slovami, letecké spoločnosti by si mohli udržať svoje prevádzkové intervaly počas letnej sezóny 2010 aj vtedy, ak by ich využívali počas menej ako 80 % svojho časového obdobia v roku 2009. Komisia však navrhuje ustanovenie, ktoré by umožnilo predĺžiť toto opatrenie prostredníctvom komitológie (obyčajného regulačného postupu) až do nasledujúcej zimnej sezóny.

Postup

Vzhľadom na neskoré predloženie návrhu Komisiou a časové obmedzenia obsiahnuté v ustanoveniach tohto návrhu musí byť rozhodovací proces rýchly. Preto sa koordinátori výboru rozhodli uplatniť zjednodušený postup podľa článku 43 ods. 2 rokovacieho poriadku Európskeho parlamentu.

Po rokovaní vo výbore dňa 31. marca predloží predseda ako spravodajca návrh legislatívneho uznesenia spolu s pozmeňujúcim a doplňujúcim návrhom (pozmeňujúcimi a doplňujúcimi návrhmi), ktorý bude odrážať výsledok rozpravy, a ešte v ten istý deň ich zašle poslancom. Následne sa stanoví časová lehota 21 dní, počas ktorej môžu členovia výboru vzniesť námietky. Lehota teda uplynie 21. apríla.

Ak najmenej jedna desatina členov výboru (6 členovia) nevznesie námietky, správa sa bude považovať za prijatú vo výbore a postúpi sa priamo na plenárnu schôdzu, počas ktorej sa o nej bude hlasovať bez rozpravy. Ak však vznesie námietky najmenej jedna desatina členov výboru, o správe sa bude hlasovať na mimoriadnej schôdzi výboru, ktorá by sa konala 22. apríla v Štrasburgu.

Súbežne s vyššie popísanými krokmi bude predseda naďalej udržiavať neformálne kontakty s Radou s cieľom dosiahnuť dohodu v prvom čítaní. Znenie tejto dohody sa premietne do pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov, ktoré sa predložia na plenárnej schôdzi. Správa je naplánovaná na májovú plenárnu schôdzu.

Názory zainteresovaných strán

Spravodajca sa zúčastnil na niekoľkých stretnutiach s hlavnými zúčastnenými stranami. Tieto stretnutia ukázali, že návrh, ktorý sa na prvý pohľad zdal jednoznačný a nesporný, je v skutočnosti veľmi zložitý a sporný. Jednotlivé zúčastnené strany mali totiž veľmi rozdielne názory na navrhované opatrenie. Stručne povedané, siete leteckých spoločností návrh silne podporovali, zatiaľ čo zástupcovia letísk a nízkonákladových spoločností vyjadrili vážne obavy. Ich hlavné argumenty boli tieto:

Zástupcovia siete leteckých spoločností zdôraznili, že pozastavenie používania pravidla 80/20 je vzhľadom na prudký pokles dopytu absolútne nevyhnutné. Leteckým spoločnostiam by sa malo umožniť obmedziť takto vzniknutú nadbytočnú kapacitu bez toho, aby stratili svoje prevádzkové intervaly. Inými slovami, letecké spoločnosti by nemali byť nútené pokračovať v činnosti na ne hospodárnej úrovni len preto, aby ochránili svoje prevádzkové intervaly. Zástupcovia siete leteckých spoločností tvrdia, že nielen pre spotrebiteľov je dôležité, aby sa zachovala letecká sieť, ktorá by mala byť funkčná, keď sa začne hospodárska obnova, a ktorú môže poskytnúť len sieť leteckých spoločností. Medzičasom by nariadenie umožnilo pridelovať nevyužitú prevádzkovú kapacitu dočasne alebo formou ad-hoc iným leteckým spoločnostiam. Zástupcovia siete leteckých spoločností zdôraznili, že návrh by ochránil európske letecké spoločnosti, ktoré nedostávajú podporu, pred stratou prevádzkových intervalov v prospech ich hlavných konkurentov v Číne, Indii a Japonsku, ktorí získali značnú štátnu podporu.

Zástupcovia európskych letísk mali celkom odlišný názor. Zdôraznili, že letecké spoločnosti čakajú dlho na získanie prevádzkových intervalov na všetkých hlavných letiskách v Európe. Navrhované opatrenie by teda umožnilo tradičným prepravcom udržať si nevyužitú prevádzkovú kapacitu, ktoré požadujú ostatné letecké spoločnosti, čo by zabránilo letiskám využívať svoju obmedzenú kapacitu čo možno najúčinnším spôsobom. Vzniknuté náklady pre letiská (vo forme ušlého zisku) by v skutočnosti predstavovali krížovú dotáciu zo strany veľkých letísk pre malý počet leteckých spoločností zoskupených do siete, a to v čase, keď sú letiská už postihnuté hospodárskou krízou. Ďalším argumentom bolo, že navrhované opatrenie bude v prvom rade viesť k obmedzeniu letov medzi dopravnými uzlami a regionálnymi letiskami, čo bude mať negatívny dosah na regióny a mobilitu ich obyvateľov. Zástupcovia európskych letísk napokon uviedli, že navrhované opatrenie je úplne v rozpore s hospodárskou súťažou, keďže vytvára prekážky pre vstup výkonných leteckých spoločností na trh, a tým bráni včasnej reštrukturalizácii odvetvia a oberá spotrebiteľov o možnosť väčšieho výberu a konkurenčnejších služieb.

Zástupcovia nízkonákladových spoločností prevažne súhlasili s argumentmi, ktoré uviedli zástupcovia európskych letísk. Hoci potvrdili, že celé odvetvie je v súčasnosti pod značným tlakom, zdôraznili, že nízkonákladové spoločnosti postihla kríza v menšej miere než sieťových dopravcov. Mnohé nízkonákladové letecké spoločnosti sú stále ziskové, neustále sa rozrastajú a plánujú zvýšiť počet prevádzkových intervalov na hlavných letiskách. Tvrdia, že návrh Komisie narúša hospodársku súťaž tým, že umožňuje sieťovým leteckým spoločnostiam ponechať si prevádzkové intervaly, pokiaľ ich nevyužívajú. Podľa ich názoru to bude mať za následok zníženie počtu letov a zvýšenie cien letení, čo by sa za iných podmienok nestalo.

Stanovisko spravodajcu

Hospodárska kríza má bezpochyby negatívny vplyv na odvetvie leteckej dopravy. To je jeden z mála bodov, na ktorých sa zhodli zúčastnené strany. Predložené údaje ukazujú, že v roku 2009 sa oproti roku 2008 znížil podiel osobnej leteckej dopravy o 5 % a podiel nákladnej leteckej dopravy o 15 %. Dôsledky hospodárskej krízy pre leteckú dopravu sú horšie než dôsledky teroristických útokov v roku 2001 alebo vypuknutia epidémie SARS v roku 2003, keď sa po prvý raz dočasne pozastavilo uplatňovanie pravidla 80/20.

Dnešná situácia je však iná než situácia v rokoch 2001 a 2003. Po prvé, na rozdiel od účinkov teroristických útokov a vypuknutia epidémie SARS sa kríza neobmedzuje len na odvetvie letectva, ale zasahuje všetky oblasti hospodárstva v celosvetovom meradle. Po druhé, kríza sa nespája s jednou udalosťou a zatiaľ čo v rokoch 2001 a 2003 sa hospodárska obnova dala predvídať, ďalší vývoj a trvanie súčasnej krízy sa predvídať nedá.

Na základe vyššie uvedeného spravodajca vyjadril nesúhlas s ustanovením, ktoré by umožnilo Komisii predĺžiť dočasné opatrenia prostredníctvom komitologického postupu až do nasledujúcej zimnej sezóny. Namiesto toho by sa situácia mala monitorovať, aby bolo možné lepšie pochopiť charakter krízy a jej dôsledky až do jesene, čo umožní Komisii predložiť v prípade potreby nový návrh, ktorý môže obsahovať celkom odlišné nástroje od tých, nad ktorými sa uvažuje v súčasnosti. Novozvolený Parlament následne preskúma tento nový návrh a v prípade potreby sa návrh zmení a doplní.

Čo sa týka samotného navrhovaného opatrenia, mali by sa posúdiť viaceré faktory s cieľom nájsť vyvážené riešenie, ktoré zohľadňuje nielen obavy všetkých hlavných zúčastnených strán, ale aj záujmy cestujúcich. Po prvé, takéto riešenie nesmie viesť k prerozdeleniu nákladov a ziskov medzi rôzne odvetvia letectva, ale malo by sa skôr zamerať na problémy, ktorým čelí odvetvie leteckej dopravy ako celok. Z toho dôvodu nie je v situácii, keď na veľkých letiskách stále existuje dopyt po prevádzkových intervaloch, vhodné úplné pozastavenie uplatňovania pravidla „využi, lebo o to prídeš“, pretože sú tak zvýhodnení tradiční dopravcovia na úkor letísk, ktoré prichádzajú o príjmy, ostatných leteckých spoločností, ktorým sa bráni získať pôvodné prevádzkové intervaly, a cestujúcich, ktorí sa musia vyrovnávať s nižším počtom letov za vyššie ceny. Letecké spoločnosti by mali mať nárok len na ponechanie nevyužitých prevádzkových intervalov, pokiaľ sa o ich udelenie nezaujíma iný dopravca.

Na druhej strane sa musia brať do úvahy obavy sieťových leteckých spoločností. Aby mohli v budúcnosti dosiahnuť zisk, len čo sa začne hospodárska obnova, musia v súčasnosti „investovať“ tak, že pokračujú vo využívaní neziskových prevádzkových intervalov, aby si ich mohli udržať. Hoci z ekonomického hľadiska môže mať pre letecké spoločnosti význam ponechať si prevádzkové intervaly, z environmentálneho hľadiska je to otáznave, keďže i poloprázdne lietadlá produkujú skleníkové plyny. Vzhľadom na tieto skutočnosti, ale aj s cieľom uľahčiť do určitej miery situáciu leteckým spoločnostiam, ktoré čelia náročným ekonomickým podmienkam, navrhuje sa upraviť uplatňovanie pravidla 80/20 dopytu zohľadnením poklesu dopytu. Preto by sa mal znížiť strop 80 % na 75 % v súlade so znížením dopytu zo strany cestujúcich (súčasný pokles sa odhaduje na 5 %).

Pokiaľ ide o cestujúcich, mal by sa v rámci preskúmania návrhu Komisie posúdiť ďalší prvok, a to potreba chrániť sieť letov na regionálne letiská, ktoré spájajú európske regióny s hospodárskymi centrami. Preto spravodajca navrhuje vložiť ustanovenie, podľa ktorého letecké spoločnosti, ktoré môžu využívať voľné prevádzkové intervaly na základe pravidla „využi, lebo o to prídeš“ (so zníženým stropom), sa musia zaviazat', že aspoň počas dvoch sezón budú poskytovať služby na tom istom trhu. Inak povedané, ak sa letiskový prevádzkový interval nevyužíva najmenej v 75 % prípadov, premiestni sa do spoločného fondu, pokiaľ ho nechce žiaden dopravca vrátane tradičných dopravcov získať a využívať v rámci tej istej destinácie najmenej počas dvoch zodpovedajúcich plánovacích období.

Napokon sa spravodajca domnieva, že nariadenie o pridelovaní prevádzkových intervalov musí byť v blízkej budúcnosti predmetom všeobecnej revízie, ktorá sa okrem iného bude venovať otázke hospodárskej súťaže, ako aj otázke vlastníctva prevádzkových intervalov, obchodovania s nimi atď. Súčasná dočasná opatrenia by sa mohli použiť na testovanie niektorých inovačných prvkov, ktoré by sa mohli neskôr natrvalo zahrnúť do kontextu všeobecnej revízie. V tejto súvislosti sa môže napríklad predložiť návrh na znovupridelenie nevyužitých prevádzkových intervalov na letnú sezónu 2010 prostredníctvom dražby. Zavedenie trhových mechanizmov tohto druhu by malo z dlhodobého hľadiska viesť k účinnejšiemu využívaniu obmedzenej kapacity letísk.

POSTUP

Názov	Spoločné pravidlá pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva
Referenčné čísla	KOM(2009)0121 – C6-0097/2009 – 2009/0042(COD)
Dátum predloženia v EP	10.3.2009
Gestorský výbor dátum oznámenia na schôdzi	TRAN 24.3.2009
Spravodajca dátum menovania	Paolo Costa 16.3.2009
Prerokovanie vo výbore	31.3.2009
Dátum prijatia	22.4.2009
Výsledok záverečného hlasovania	+: 38 -: 4 0: 1
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	Gabriele Albertini, Etelka Barsi-Pataky, Erminio Enzo Boso, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Josu Ortuondo Larrea, Reinhard Rack, Ulrike Rodust, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Michel Teychenné, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Armando Veneto, Lars Wohlin, Roberts Zīle
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Nathalie Griesbeck, Lily Jacobs, Elisabeth Jeggle, Antonio López-Istúriz White, Rosa Miguélez Ramos, Dominique Vlasto
Náhradníci (čl. 178 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní	Francesco Enrico Speroni