

DECYZJE

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2019/1585

z dnia 24 września 2019 r.

w sprawie ustanowienia zasad podziału ruchu lotniczego na podstawie art. 19 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 w odniesieniu do portów lotniczych Amsterdam-Schiphol i Amsterdam-Lelystad

(notyfikowana jako dokument nr C(2019) 6816)

(Jedynie tekst w języku niderlandzkim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 19 ust. 3,

po konsultacji z komitetem, o którym mowa w art. 25 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) Po wcześniejszym powiadomieniu, które później wycofano ⁽²⁾, wiadomością e-mail z dnia 25 marca 2019 r. ⁽³⁾ władze niderlandzkie poinformowały Komisję na podstawie art. 19 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 o zamiarze ustanowienia określonych zasad podziału ruchu lotniczego w odniesieniu do portów lotniczych Amsterdam-Schiphol i Amsterdam-Lelystad w Niderlandach (zwanych dalej odpowiednio „portem lotniczym Schiphol” lub „Schiphol” oraz „portem lotniczym Lelystad” lub „Lelystad”), w drodze przyjęcia projektu dekretu ministerialnego i projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Zasobów Wodnych. Wiadomością e-mail z dnia 29 marca 2019 r. ⁽⁴⁾ władze niderlandzkie przedstawiły zmienioną wersję projektu dekretu ministerialnego i projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Zasobów Wodnych ⁽⁵⁾ wraz z pozostałymi elementami przedstawionymi już w powiadomieniu z dnia 25 marca 2019 r.
- (2) Wraz z tymi informacjami władze niderlandzkie przedstawiły w załącznikach cztery badania: 1) wymagana przepustowość Schiphol w roku 2023, 2) wymagana przepustowość Schiphol w roku 2030, 3) handel wtórny w Schiphol ⁽⁶⁾; oraz 4) operacje podzielone według linii lotniczych.
- (3) Komisja opublikowała streszczenie planowanych zasad podziału ruchu lotniczego w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w dniu 12 kwietnia 2019 r. ⁽⁷⁾ oraz zwróciła się do zainteresowanych stron o przekazanie uwag.
- (4) Pismami z dnia 3 lipca 2019 r. ⁽⁸⁾ i 11 lipca 2019 r. ⁽⁹⁾ władze niderlandzkie przedstawiły zmianę do powiadomienia w celu uwzględnienia wątpliwości zgłoszonych przez służby Komisji. W tym samym piśmie z dnia 11 lipca 2019 r. oraz w wiadomości e-mail z dnia 16 lipca 2019 r. ⁽¹⁰⁾ władze niderlandzkie przedstawiły dalsze elementy stanu faktycznego istotne w kontekście tego powiadomienia, dotyczące dostępności portów lotniczych, a także określone przez te władze planowane ramy czasowe rozpoczęcia operacji zarobkowych w porcie lotniczym Lelystad.

⁽¹⁾ Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3.

⁽²⁾ W dniu 12 lipca 2018 r. władze niderlandzkie powiadomiły Komisję o pierwszym zestawie zasad podziału ruchu lotniczego dotyczących portów lotniczych Schiphol i Lelystad. W dniu 4 grudnia 2018 r. władze niderlandzkie wycofały to powiadomienie.

⁽³⁾ Pismo zarejestrowane pod numerem Ares (2019)2057632.

⁽⁴⁾ Pismo zarejestrowane pod numerem Ares (2019)2256246.

⁽⁵⁾ Aanmelding verkeersverdelingsregel voor de Nederlandse luchthavens Lelystad Airport en Schiphol.

⁽⁶⁾ Te trzy badania przeprowadziła firma konsultingowa Seo Amsterdam Economics.

⁽⁷⁾ Dz.U. C 136 z 12.4.2019, s. 26.

⁽⁸⁾ Pismo zarejestrowane pod numerem Ares (2019)4236859.

⁽⁹⁾ Pismo zarejestrowane pod numerem Ares (2019)4595066.

⁽¹⁰⁾ Pismo zarejestrowane pod numerem Ares (2019) 4595552.

2. OPIS ŚRODKA I CEL OKREŚLONY PRZEZ WŁADZE NIDERLANDZKIE

2.1. Opis środka

- (5) Projekt zasad podziału ruchu lotniczego między porty lotnicze Schiphol i Lelystad składa się z następujących elementów:
- a) Port lotniczy Lelystad, w którym zgodnie z planami rządu Niderlandów operacje komercyjne mają rozpocząć się przed końcem 2020 r., zostanie wyznaczony jako koordynowany port lotniczy w rozumieniu rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 ⁽¹⁾ (zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie”) od dnia wejścia w życie dekretu ministerialnego. Port lotniczy Lelystad.
 - b) Nie naruszając przepisów rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie, przewoźnik lotniczy ma pierwszeństwo uzyskania przydziału czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Lelystad, w przypadku gdy ten przewoźnik lotniczy:
 - przekazał historyczne przydziały czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Schiphol innemu przewoźnikowi lotniczemu lub koordynatorowi przydziałów czasu na start lub lądowanie, lub
 - zobowiązuje się, że od tego momentu będzie wykorzystywał historyczne przydziały czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Schiphol do wykonywania lotów transferowych.
 - c) Zasada opisana w lit. b) powyżej ma zastosowanie wyłącznie do przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Schiphol, które były wykorzystywane w poprzednim odpowiadającym sezonie lotniczym lub co najmniej w trzech z czterech wcześniejszych odpowiadających sezonach lotniczych do wykonywania lotów bezpośrednich.
- (6) Terminy „loty transferowe” i „loty bezpośrednie” mają zostać zdefiniowane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Zasobów Wodnych. Dodatkowo należy określić zasady dotyczące kryteriów, które muszą być spełnione przez takie loty. Loty należy klasyfikować według tych kryteriów co dwa lata, a każdą nową klasyfikację należy ogłosić przynajmniej na rok przed jej wejściem w życie. Projekt rozporządzenia na podstawie tego uprawnienia stanowi część zgłoszonego środka [por. motywy 13–21 poniżej].
- (7) W projekcie zasad podziału ruchu lotniczego nie wymaga się, aby dni i godziny przepustowości wykorzystanej w porcie lotniczym Lelystad odpowiadały odpowiednim przedziałom czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Schiphol, które zostały przekazane, zwrócone lub wykorzystane w inny sposób zgodnie z zasadą opisaną w motywie 5 lit. b) powyżej.
- (8) Przewoźnik, który korzysta z art. 2 ust. 2 projektu dekretu [tj. z zasady opisanej w motywie 5 lit. b) powyżej], musi o tym fakcie powiadomić Ministra, koordynatora przydziałów czasu na start lub lądowanie i, w stosownych przypadkach, przewoźnika lotniczego, któremu przekazał przydział czasu na start lub lądowanie, ze wskazaniem przedziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Schiphol, których dotyczy powiadomienie. Powiadamiając Ministra, przewoźnik lotniczy musi wykazać, że spełnione zostały wymogi określone w art. 2 ust. 5 projektu dekretu [motyw 5 lit. c) powyżej].
- (9) Zgodnie z art. 3 ust. 1 projektu dekretu historyczne przydziały czasu na start lub lądowanie, których dotyczy art. 2 ust. 2 projektu dekretu [opisany w motywie 5 lit. b) powyżej] należy wykorzystywać wyłącznie do lotów transferowych.
- (10) Art. 3 ust. 2, 3 i 4 projektu dekretu ministerialnego zawiera dodatkowo następujące przepisy:
- „2. W okresie stosowania niniejszego dekretu przewoźnik lotniczy posiadający historyczne przydziały czasu na start lub lądowanie, o których mowa w ust. 1, musi obsługiwać przynajmniej taką samą liczbę lotów transferowych, co w odpowiadającym sezonie lotniczym – przed uzyskaniem tych przydziałów, po ich przekazaniu na podstawie art. 2 ust. 2 lit. a) lub przed zastosowaniem art. 2 ust. 2 lit. b) do tych przedziałów, w zależności od przypadku – powiększoną o liczbę odpowiadającą liczbie tych przedziałów.
- Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego i zgodnie z warunkami określonymi w ust. 3 taki przewoźnik może ograniczyć liczbę lotów transferowych w przypadku spadku całkowitej liczby posiadanych przydziałów czasu na start lub lądowanie.
3. Przewoźnik lotniczy posiadający historyczne przydziały czasu na start lub lądowanie, o których mowa w ust. 1, nie naruszając przepisów tego ustępu, nie może w żadnym przypadku ograniczyć udziału lotów transferowych w całkowitej liczbie lotów wykonywanych dzięki pozostałym przedziałom czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Schiphol w stosunku do udziału, jaki istniał, zanim przewoźnik ten uzyskał dane historyczne przydziały czasu na start lub lądowanie po ich przekazaniu na podstawie art. 2 ust. 2 lit. a) lub zanim do tych przydziałów zastosowano art. 2 ust. 2 lit. b), w zależności od przypadku.
- ”

⁽¹⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1).

4. Jeżeli przydziały czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Schiphol znajdują się w posiadaniu więcej niż jednego przedsiębiorstwa w danej grupie składającej się z
- jednostki dominującej i wszystkich jej jednostek zależnych lub, w przeciwnym wypadku,
 - wszystkich jednostek zależnych tej samej jednostki dominującej,
- każdą taką grupę przedsiębiorstw uznaje się za jednego przewoźnika lotniczego do celów ust. 2 i 3.”.
- (11) Zgodnie z art. 2 ust. 3 i 4 projektu dekretu ministerialnego pierwszeństwo, o którym mowa w jego art. 2 ust. 2 [motyw 5 lit. b) powyżej], ma zastosowanie do dwóch transzy przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Lelystad, tj. do 10 000 przydziałów łącznie i od 10 001 do 25 000 przydziałów.
- (12) Dekret, zgodnie z jego art. 7, wchodzi w życie w dniu określonym decyzją królewską, z wyjątkiem art. 2 ust. 4, który wchodzi w życie ze skutkiem od dnia, w którym Komisja Europejska zatwierdzi ten konkretny ustęp na podstawie oddzielnego zgłoszenia na podstawie art. 19 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 i opublikuje swoją decyzję w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
- (13) W projekcie rozporządzenia Ministra określono „loty transferowe” poprzez odniesienie do miejsca docelowego każdego lotu. Stosuje się następujące kryteria:
- średnia stopa transferów (przesiadek) w stosunku do wszystkich lotów z portu lotniczego Schiphol wynosi co najmniej 10 %, mierzona przez okres pięciu lat kalendarzowych poprzedzających publikację klasyfikacji, oraz wykonanie więcej niż dziesięciu lotów rocznie w okresie trzech lat poprzedzających publikację klasyfikacji, lub
 - miejsca docelowe są na obszarach zdefiniowanych w art. 1 ust. 1 „Aanwijzingsregeling risicovluchten”, w którym wyznacza się tak zwane „loty wysokiego ryzyka” wymagające kontroli celnej.
- (14) Załącznik 1 do projektu rozporządzenia zawiera zestawienie miejsc docelowych odpowiadających tym kryteriom.
- (15) Zgodnie z art. 1 ust. 3 projektu rozporządzenia miejsce docelowe niewidniejące w załączniku 1 zostanie uznane za „miejsce docelowe lotów transferowych” przez wnioskowany okres nieprzekraczający 5 lat, jeżeli linie lotnicze są w stanie uzasadnić *ex ante* Ministrowi, że miejsce docelowe będzie obsługiwane w ramach ich lotów ze średnią stopą transferów wynoszącą co najmniej 10 % w odniesieniu do wnioskowanej liczby sezonów.
- (16) Zgodnie z art. 1 ust. 4 projektu rozporządzenia linie lotnicze w każdym przypadku mogą spełnić wymóg określony w ust. 3, wykazując, że dane miejsce docelowe jest obsługiwane w ramach wykonywanych lotów ze średnią stopą transferów wynoszącą co najmniej 10 %, mierzoną przez okres pięciu lat kalendarzowych poprzedzających wniosek, o którym mowa w ust. 3, w porcie lotniczym w Unii Europejskiej.
- (17) Miejsca docelowe, które będą uznawane za miejsce docelowe lotów transferowych, zgodnie z ust. 3, zostaną opublikowane w niderlandzkim *Dzienniku Ustaw*.
- (18) Projekt rozporządzenia Ministra zawiera również w załączniku 2 wykaz miejsc docelowych wyznaczonych jako „loty bezpośrednie” na podstawie następujących kryteriów:
- średnia stopa transferów (przesiadek) w stosunku do wszystkich lotów z portu lotniczego Schiphol wynosi mniej niż 10 %, mierzona przez okres pięciu lat kalendarzowych poprzedzających publikację klasyfikacji,
 - w okresie trzech lat poprzedzających publikację klasyfikacji wykonano więcej niż dziesięć lotów rocznie.
- (19) Art. 3 projektu rozporządzenia dotyczy zasad odnoszących się do oceny dowodów potwierdzających stopę transferów mającą znaczenie do celów stosowania tego rozporządzenia.
- (20) Zgodnie z art. 3 ust. 1 Ministrowi można przedstawić wszelkie możliwe do sprawdzenia dane dotyczące stopy transferów w zakresie lotów i miejsc docelowych, które zostaną uwzględnione przy ustalaniu, czy dane loty stanowią loty transferowe czy loty bezpośrednie.
- (21) Art. 3 ust. 2 stanowi, że w każdym przypadku w odniesieniu do danych, o których mowa w ust. 1, pasażerowie przylatujący do portu lotniczego Schiphol i odlatujący z tego portu lotniczego w ciągu 24 godzin od przylotu do miejsca docelowego innego niż to, z którego wykonano poprzedni lot, będą uznawani za pasażerów transferowych.

2.2. Cel środka określony przez władze niderlandzkie

- (22) Według władz niderlandzkich cel projektu zasad podziału ruchu lotniczego polega na nadaniu pierwszeństwa lotom transferowym przy alokacji zdolności przepustowej portu lotniczego Schiphol. Obsługa rozległej sieci połączeń międzykontynentalnych nie byłaby możliwa, gdyby port lotniczy Schiphol nie był kontynentalnym i międzykontynentalnym węzłem lotniczym. Te dwie funkcje – obsługa połączeń międzykontynentalnych i obsługa pasażerów transferowych w ramach europejskiej sieci – są nierozłączne i razem składają się na funkcję, jaką pełni Schiphol jako kontynentalny i międzykontynentalny węzeł lotniczy.
- (23) Cel ten określono w kontekście limitu 500 000 operacji rocznie w porcie lotniczym Schiphol do końca 2020 r., który to limit wskazano w „umowie Aldersa”. Umowę tę zawarły w 2008 r. zainteresowane strony (tj. przemysł lotniczy, organy publiczne i lokalni mieszkańcy). Celem tej umowy jest osiągnięcie równowagi między rozwojem sektora lotnictwa i rentownością a bezpieczeństwem dla środowiska i zrównoważonym rozwojem.
- (24) Limit 500 000 operacji rocznie w porcie lotniczym Schiphol osiągnięto już w 2018 r. W rezultacie władze niderlandzkie są zdania, że przepustowość dostępną dla ruchu transferowego w porcie lotniczym Schiphol można zwiększyć jedynie poprzez podział ruchu lotniczego między ten port lotniczy i port lotniczy Lelystad, przy czym port lotniczy Lelystad może obsługiwać ruch, który nie wymaga warunków i obiektów takich jak te dostępne w porcie lotniczym Schiphol.
- (25) W tym celu port lotniczy Lelystad obsługiwałby ruch bezpośredni z portu lotniczego Schiphol, zwiększając tym samym funkcję transferową Schiphol.
- (26) Projekt zasad podziału ruchu lotniczego bazuje na zachętach do przekierowania ruchu bezpośredniego bez zmuszania przewoźników lotniczych do przekierowania obsługiwanych lotów z Schiphol.
- (27) Według władz niderlandzkich zgłoszony środek należy postrzegać w kontekście dużego gospodarczego i strategicznego znaczenia zachowania głównych węzłów lotniczych w Unii. Zdaniem władz niderlandzkich port lotniczy Schiphol jest jednym z największych węzłów lotniczych w północno-zachodniej części Unii i stanowi jeden z głównych filarów gospodarki i łączności Niderlandów. W 2017 r. port lotniczy Schiphol był portem przylotu/odlotu dla 48,6 mln pasażerów, z których 31 % w Schiphol przesiadało się, aby wykonać kolejny lot. Dodatkowo 19,7 mln pasażerów spoza Europy podróżowało z Schiphol lub do Schiphol. Wśród tych pasażerów 60 % stanowili pasażerowie transferowi. Władze niderlandzkie zauważają, że Komisja Europejska uznała znaczenie istnienia głównych węzłów lotniczych na terytorium UE w określonej przez siebie polityce w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa ⁽¹²⁾.
- (28) Władze niderlandzkie uznają, że europejska sieć tras z Schiphol obsługująca połączenia kontynentalne i międzykontynentalne ma kluczowe znaczenie dla utrzymania i rozwoju tego ważnego unijnego węzła lotniczego. Ich zdaniem funkcja węzła lotniczego, jaką pełni Schiphol, stanowi ważny interes publiczny, który należy chronić i rozwijać ⁽¹³⁾. Ma to szczególne znaczenie, biorąc pod uwagę narażenie tego węzła lotniczego na podupadanie sieci tras kontynentalnych i międzykontynentalnych.
- (29) Według władz niderlandzkich narażenie to wynika w szczególności z niewielkiego – pod względem liczby pasażerów mieszkających w Niderlandach – rynku krajowego w zakresie ruchu międzykontynentalnego i transferowego. Po drugie, konieczna jest specjalistyczna infrastruktura na potrzeby przewoźników obsługujących ruch międzykontynentalny i transferowy, w przypadku której w określonych sytuacjach, takich jak loty wysokiego ryzyka, nie istnieje żadna odpowiednia alternatywna infrastruktura w innych portach lotniczych znajdujących się w Niderlandach. Po trzecie, władze niderlandzkie twierdzą, że utrata funkcji węzła lotniczego przez port lotniczy oznaczałaby wieloletnie straty pod względem liczby lotów i zdolności przewozowej.
- (30) Władze niderlandzkie odnoszą się również do kompleksowego pakietu środków przyjętych w celu wdrożenia tak zwanego „zrównoważonego podejścia” ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 598/2014 ⁽¹⁴⁾. Środki te, jak wyjaśniają władze niderlandzkie, odzwierciedla „umowa Aldersa” z 2008 r., o której mowa powyżej, oraz zostały potwierdzone w białej księdze w sprawie niderlandzkiego lotnictwa (2009 r.), planie działania dla portu lotniczego Schiphol (2016 r.) oraz umowie koalicyjnej (2017 r.).
- (31) Jak wspomniano powyżej, próg 500 000 operacji lotniczych rocznie w Schiphol osiągnięto już w 2018 r. Ponadto zdaniem władz niderlandzkich przepustowość dostępna w porcie lotniczym Eindhoven została szybko zagospodarowana przez dodatkowy ruch nieprzeniesiony z portu lotniczego Schiphol. Przewoźnicy lotniczy przenoszący swoją działalność do portu lotniczego Eindhoven nie byli zachęceni w wystarczającym stopniu do przekazania z własnej inicjatywy posiadanych przydziałów czasu na start lub lądowanie w Schiphol koordynatorowi przydziałów czasu na start lub lądowanie.

⁽¹²⁾ Unijna polityka w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa – jak sprostać przyszłym wyzwaniom?, COM(2012) 556 final z dnia 27 września 2012 r.

⁽¹³⁾ Plan działania dla portu lotniczego Schiphol (2016).

⁽¹⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 598/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Unii w ramach zrównoważonego podejścia oraz uchylające dyrektywę 2002/30/WE (Dz.U. L 173 z 12.6.2014, s. 65).

- (32) W tym kontekście władze niderlandzkie uznają za konieczne dalsze dopracowanie i wdrożenie tego pakietu środków. Wdrażanie tego pakietu opiera się na kilku następujących elementach: a) długoterminowej wizji w zakresie przewozu lotniczego; b) środkach bezpieczeństwa; c) środkach dotyczących przestrzeni powietrznej; d) środkach operacyjnych; e) środkach ograniczania uciążliwości; f) środkach w zakresie zrównoważonego rozwoju; oraz g) środkach w zakresie selektywności.
- (33) Zasady podziału ruchu lotniczego stanowią część większego planu rozwoju portu lotniczego Lelystad tak, aby jego maksymalna przepustowość wynosiła 45 000 operacji lotniczych rocznie. Przepustowość ta zostanie osiągnięta w dwóch etapach: pierwszy etap będzie obejmował próg 25 000 operacji rocznie, który ma zostać osiągnięty około roku 2033. W momencie otwarcia portu lotniczego Lelystad w 2020 r. będzie on w stanie obsługiwać rocznie maksymalnie 4 000 startów i lądowań. Oczekuje się, że liczba ta wzrośnie maksymalnie do 7 000 w 2021 r. i 10 000 w 2022 r. Drugi etap umożliwi wzrost do 45 000 operacji rocznie do roku 2043.

2.3. Uwagi władz niderlandzkich dotyczące zgodności projektu zasad podziału ruchu lotniczego z przepisami art. 19 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 i rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie

- (34) Władze niderlandzkie uznają, że wymogi określone w art. 19 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 zostały spełnione.
- (35) W okresie od dnia 16 stycznia do dnia 6 lutego 2019 r. władze niderlandzkie przeprowadziły konsultacje internetowe na temat projektu zasad podziału ruchu lotniczego. Uzasadnienie i odpowiednie badania zostały również podane do wiadomości publicznej na potrzeby zainteresowanych stron. W wyniku konsultacji ustalono następujące główne wątpliwości dotyczące projektu zasady podziału ruchu lotniczego: a) proporcjonalność zasad względem ograniczonej przepustowości portu lotniczego Lelystad ograniczająca możliwości rynkowe przewoźników lotniczych; b) potencjalnie dyskryminacyjny charakter zasad, jeżeli chodzi o rodzaj ruchu lotniczego i tożsamość przewoźników lotniczych; a także c) podział mechanizmów rynkowych.
- (36) Władze niderlandzkie podkreślają, że w następstwie konsultacji z zainteresowanymi stronami wprowadziły zmiany do projektu zasad podziału ruchu lotniczego w kilku obszarach: a) wprowadzenie „przepisu w zakresie przeciwdziałania nadużyciom” służącego zapewnieniu, aby osiągnięty został cel większej łączności międzynarodowej; b) szczególne postępowanie w przypadku „lotów wysokiego ryzyka”, tj. lotów z określonych miejsc docelowych, które wymagają pełnej kontroli celnej w momencie przylotu do Niderlandów i które tym samym muszą być obsługiwane w porcie lotniczym Schiphol; oraz c) wyjaśnienia dotyczące informacji, które należy podać na potwierdzenie stopy transferów w przypadku nowego miejsca docelowego.
- (37) Jeżeli chodzi o dostępność i infrastrukturę, władze niderlandzkie uznają, że oba porty lotnicze obsługują konurbację obejmującą Amsterdam i Randstad, a odległość między tymi dwoma portami lotniczymi wynosi 57 km autostradą A6, którą to odległość można pokonać w ciągu 90 min. Te dwa porty lotnicze są połączone ze sobą za pośrednictwem usług transportu publicznego. Podróż pociągiem na trasie Dworzec Główny Lelystad–Dworzec Główny Amsterdam zajmuje 38 min., a na trasie Dworzec Główny Lelystad–Schiphol – 42 min. Podróż autobusem na trasie Dworzec Główny Lelystad–Port Lotniczy Lelystad zajmuje 15 min. W momencie otwarcia portu lotniczego Lelystad zostanie uruchomiona usługa transportu autobusem wahadłowym jeżdżącym na trasie Dworzec Główny Lelystad–Port Lotniczy Lelystad, której pokonanie będzie zajmowało 10 min. W zależności od harmonogramów lotów w porcie lotniczym autobus wahadłowy będzie odjeżdżał co 30 min. Ponadto podjęto już decyzję o poszerzeniu autostrady A6 w kierunku portu lotniczego Lelystad, aby zamiast dwóch pasów ruchu miała trzy pasy, a także o wybudowaniu zjazdu z autostrady do portu lotniczego, który zostanie oddany w 2021 r.
- (38) Władze niderlandzkie wskazują, że port lotniczy Lelystad oferuje niezbędne usługi i może obsługiwać ruch lotniczy sklasyfikowany jako ICAO/EASA CAT C ⁽¹⁵⁾. Dodatkowo dostępne są cztery stanowiska postojowe. Kontrolę ruchu lotniczego zapewni LVNL. W porcie lotniczym będzie zapewniona obsługa naziemna i obsługa pasażerów. W porcie lotniczym nie będą obsługiwane loty nocne oraz nie przewidziano w nim żadnej infrastruktury do wykonywania lotniczych operacji towarowych ani lotów międzykontynentalnych samolotami szerokokadłubowymi.
- (39) Władze niderlandzkie są zdania, że projekt zasad podziału ruchu lotniczego nie ogranicza w zbyt dużym stopniu możliwości prowadzenia działalności zarobkowej, gdyż w szczególności przewoźnicy lotniczy nie są zobowiązani do przekierowania działalności z portu lotniczego Schiphol do portu lotniczego Lelystad. Co więcej, wszystkie miejsca docelowe można obsługiwać z portu lotniczego Lelystad, a rozkład lotów w godzinach od 6:00 do 23:00 (czasu lokalnego) zapewni elastyczne wykorzystanie całego okresu.

⁽¹⁵⁾ W związku z tym, że szerokość drogi startowej będzie wynosić 45 metrów, port lotniczy będzie przystosowany do obsługi specjalnych statków powietrznych, m.in. Boeing 737 oraz Airbus A320 i A321.

- (40) Zdaniem władz niderlandzkich projekt zasad podziału ruchu lotniczego przewiduje możliwość otwierania nowych tras przez przewoźników lotniczych. Jeżeli przewoźnik lotniczy jest w stanie udowodnić, że w przypadku lotów wykonywanych do nowego miejsca docelowego z portu lotniczego Schiphol udział pasażerów transferowych będzie wynosił przynajmniej 10 %, wówczas takie miejsce docelowe zostanie uwzględnione w wykazie miejsc docelowych lotów transferowych.
- (41) Władze niderlandzkie przedstawiają badanie przeprowadzone przez firmę konsultingową Seo Amsterdam Economics. Badanie ma pomóc władzom niderlandzkim w ustanowieniu najlepszego progu, na podstawie którego dany lot zostanie zdefiniowany jako lot transferowy, tak aby osiągnąć równowagę między celem polegającym na minimalizacji wpływu na rynek a celem polegającym na maksymalizacji skuteczności tej zasady. Analiza obejmuje całkowitą liczbę miejsc docelowych i operacji lotniczych, operacji i tras lotniczych, na które projekt zasad ma wpływ w odniesieniu do każdej linii lotniczej prowadzącej działalność w porcie lotniczym Schiphol. W ramach badania przeanalizowano wpływ poszczególnych progów na osiągnięcie celu środka i możliwość korzystania z niego przez różnych przewoźników lotniczych do celów uzyskania pierwszeństwa w porcie lotniczym Lelystad.
- (42) Jeżeli chodzi o nowe podmioty, kryteria określone w rozporządzeniu w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie będą miały zastosowanie od momentu rozpoczęcia obsługi lotów komercyjnych w porcie lotniczym Lelystad, przez co rozumie się, że od tego momentu port lotniczy Lelystad będzie koordynowanym portem lotniczym. Bez uszczerbku dla stosowania tych kryteriów w projekcie zasad podziału ruchu lotniczego określa się, że pierwszeństwo przy przydziale czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Lelystad mają przewoźnicy, którzy skorzystali z art. 2 ust. 2 dekretu.
- (43) Projekt zasad podziału ruchu lotniczego nie wiąże się z żadną bezpośrednią albo pośrednią dyskryminacją w odniesieniu do przewoźników lotniczych z powodu przynależności państwowej albo tożsamości ani też w odniesieniu do różnych miejsc docelowych. Projekt zasad podziału ruchu lotniczego opiera się na obiektywnych kryteriach, a wszyscy przewoźnicy lotniczy obsługujący to samo miejsce docelowe są traktowani tak samo bez dyskryminacji. W projekcie zasad podziału ruchu lotniczego nie zobowiązuje się przewoźników lotniczych do przekierowania lotów z portu lotniczego Schiphol do portu lotniczego Lelystad.
- (44) Władze niderlandzkie wskazują, że różnice w odniesieniu do tych miejsc docelowych jako takie nie oznaczają żadnej dyskryminacji. Różnice można uzasadnić w sposób obiektywny na podstawie uzasadnionych celów dotyczących jakości sieci i promocji funkcji Schiphol jako węzła lotniczego.
- (45) Zdaniem władz niderlandzkich projekt zasad podziału ruchu lotniczego jest zgodny z zasadą proporcjonalności. Port lotniczy Lelystad będzie koordynowanym portem lotniczym od momentu rozpoczęcia prowadzenia w nim operacji komercyjnych, a pierwszeństwo określone w zasadach podziału ruchu lotniczego będzie obowiązywało po zastosowaniu kryteriów pierwszeństwa przewidzianych w rozporządzeniu w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie. Po osiągnięciu w porcie lotniczym Lelystad poziomu 10 000 operacji lotniczych rocznie przeprowadzona zostanie ocena zasad podziału ruchu lotniczego pod kątem zbadania ich skutków. Zasada pierwszeństwa zostanie rozszerzona o kolejną transzę obejmującą 15 000 operacji lotniczych (i tym samym będzie miała zastosowanie łącznie do 25 000 operacji lotniczych rocznie) jedynie, jeżeli Komisja wyda zgodę na takie rozszerzenie.
- (46) Władze niderlandzkie uważają, że zgłoszone zasady zawierają zabezpieczenia zapewniające przyszłe osiągnięcie celów zasad podziału ruchu lotniczego.
- (47) Zdaniem władz niderlandzkich środek nie wykracza poza to, co jest niezbędne dla osiągnięcia wyznaczonego celu, gdyż przedmiotowa zasada ma zastosowanie wyłącznie do przepustowości Schiphol uzyskanej dzięki temu środkowi, a nie do innej nowo/ostatnio udostępnionej przepustowości portu lotniczego Schiphol.
- (48) Władze niderlandzkie uznają, że zapewniono przejrzystość projektu zasad podziału ruchu lotniczego w ramach wybranej formy prawnej, tj. dekretu ministerialnego i rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Zasobów Wodnych.
- (49) Ponadto władze niderlandzkie stwierdzają, że projekt zasad podziału ruchu lotniczego nie jest niezgodny z rozporządzeniem (EWG) nr 95/93 i rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008. Rozporządzenie w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie byłoby w pełni przestrzegane. Z poprzednich decyzji Komisji wynika, że zasady podziału ruchu lotniczego mogą ingerować w sposób przydziału czasu na start lub lądowanie.

3. UWAGI ZGŁOSZONE KOMISJI PRZEZ ZAINTERESOWANE STRONY

- (50) W odpowiedzi na publikację streszczenia planowanych zmian w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* do Komisji wpłynęły uwagi od 10 obywateli i 5 przewoźników lotniczych oraz 1 portu lotniczego występujących w charakterze zainteresowanych stron, z których większość pragnie pozostać anonimowa.

- (51) Większość zainteresowanych stron twierdziła, że środek ma charakter dyskryminujący: projekt zasad podziału ruchu lotniczego opiera się na podstawowym rozróżnieniu na „loty transferowe” i „loty bezpośrednie”. U podstaw progu udziału pasażerów transferowych na poziomie 10 % nie leżą obiektywne kryteria i jest on ustalany wyłącznie na podstawie informacji przekazanych przez port lotniczy. Zainteresowane strony poruszyły kwestię trudności w przedstawieniu danych, aby uzasadnić udział procentowy pasażerów transferowych, oraz kwestię niezapewnienia przez władze niderlandzkie kryteriów dotyczących udowadniania tego procentu, co sprawia, że niemożliwe jest zastosowanie omawianego środka.
- (52) Ponadto zainteresowane strony twierdzą, że projekt zasad podziału ruchu lotniczego wywiera skutek dyskryminacyjny w odniesieniu do przewoźników lotniczych, ponieważ ze względu na rozróżnienie między miejscami docelowymi projekt zasad podziału ruchu lotniczego przyniesie korzyść jedynie: grupie KLM ⁽¹⁶⁾, sojuszowi linii lotniczych SkyTeam ⁽¹⁷⁾, do którego należy grupa, oraz partnerom dzielącym jej oznaczenie linii. Definicja „lotu transferowego” odpowiada niemal 86 % miejsc docelowych obsługiwanych przez grupę KLM. Ustalenie tych zasad ogranicza możliwości wzrostu działalności gospodarczej w zakresie określonych modeli biznesowych, takich jak model tanich lotów i model lotów wakacyjnych. Zainteresowane strony uznają zatem, że projekt zasad podziału ruchu lotniczego nie jest obiektywny ani proporcjonalny oraz że wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia potencjalnie uzasadnionego celu.
- (53) Zainteresowane strony twierdzą również, że projekt zasad podziału ruchu lotniczego ma skutek dyskryminacyjny w odniesieniu do miejsc docelowych, gdyż faktycznie jest korzystny dla miejsc docelowych obsługiwanych przez grupę KLM, a liczba lotów do tych miejsc będzie mogła rosnąć zarówno z portu lotniczego Schiphol, jak i portu lotniczego Lelystad. Ponieważ jednak niemal 86 % ⁽¹⁸⁾ miejsc docelowych obsługiwanych przez grupę KLM jest wyznaczonych jako miejsca docelowe „lotów transferowych”, liczba lotów do tych miejsc będzie rosła na tych trasach i możliwe będzie otwarcie nowych tras. Ponadto projekt zasad podziału ruchu lotniczego w praktyce doprowadzi do sytuacji, w której przewoźnicy lotniczy będą zmuszeni konkurować z grupą KLM/Sky Team w zakresie tych miejsc docelowych, w przypadku których pozycja grupy KLM/Sky Team jest najsilniejsza dzięki lotom dowożącym wykonywanym w porcie lotniczym Schiphol.
- (54) Zainteresowane strony uważają ponadto, że warunki określone w art. 19 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 nie zostały spełnione. Według zainteresowanych stron porty lotnicze, do których zastosowanie ma projekt zasad podziału ruchu lotniczego, nie obsługują tej samej konurbacji, gdyż: „(i) Amsterdam oddzielają od Lelystad duże otwarte powierzchnie użytków rolnych i terenów przyrodniczych (Natura 2000), przez co obszar ten nie stanowi ciągłego obszaru zabudowanego; (ii) miasto Lelystad liczące niemal 80 000 mieszkańców jest za duże, aby stanowić element aglomeracji”. Na poziomie administracyjnym oba miasta łączy jedynie ten sam rząd na szczeblu krajowym.
- (55) Ponadto przedstawiono argument, że port lotniczy Lelystad obecnie nie spełnia wymogów dotyczących odpowiedniej infrastruktury transportowej i odpowiednich usług transportu publicznego, szczególnie że w niektórych porach dnia (o godzinie 6:00 i 23:00) nie istnieją żadne wystarczające połączenia za pośrednictwem usług transportu publicznego. Ponadto w godzinach szczytu przesiadka między tymi dwoma portami lotniczymi zajmuje ponad 90 min. Ograniczenie liczby operacji w porcie lotniczym Lelystad (4 000 w 2020 r.) oraz fakt, że ten port lotniczy nie jest otwarty dla przewoźników lotniczych specjalizujących się w lotach bezpośrednich, którzy obecnie nie posiadają przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Schiphol, sprawiają, że możliwości prowadzenia działalności zarobkowej takich przewoźników są ograniczone.
- (56) Niektóre zainteresowane strony twierdzą, że projekt zasad podziału ruchu lotniczego jest sprzeczny z rozporządzeniem w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie, gdyż rozporządzenie to dopuszcza wyłącznie przyznawanie pierwszeństwa przy przydzielaniu czasu na start lub lądowanie w drodze zasad lokalnych, w związku z czym nie można ustalać pierwszeństwa w ramach zasad podziału ruchu lotniczego. Ponadto w rozporządzeniu w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie nie zezwala się na łączenie przydziałów czasu na start lub lądowanie z miejscami docelowymi.
- (57) Większość zainteresowanych stron odnosi się do skutków hałasu związanych z dalszym rozwojem portu lotniczego Lelystad w kontekście zapewnionej przestrzeni powietrznej w Niderlandach i konieczności unikania sytuacji, w których ruch lotniczy z jednego portu lotniczego blokuje ruch z innego portu lotniczego. Zainteresowane strony przypisują tę sytuację opóźnieniu ze strony władz niderlandzkich w przeklasyfikowaniu przestrzeni powietrznej. Loty do portu lotniczego Lelystad podlegają zatem ograniczeniu i muszą być wykonywane na niskim pułapie, co zwiększa poziom hałasu. Ponadto kwestionuje się gospodarcze znaczenie funkcji portu lotniczego Schiphol jako węzła lotniczego w oparciu o odniesienie do sprawozdania Rady ds. Środowiska i Infrastruktury.
- (58) Zainteresowane strony odnoszą się również do wpływu ruchu dużych statków powietrznych na tereny chronione (gatunki dzikie, w szczególności ptaki) oraz do faktu, że władze niderlandzkie mają obowiązek unikać środków, które skutkują pogorszeniem warunków panujących w siedliskach przyrodniczych.

⁽¹⁶⁾ Do grupy KLM należą Transavia i Martinair będące jednostkami, w których inna jednostka posiada całościowy udział. W 2004 r. doszło do połączenia KLM z Air France.

⁽¹⁷⁾ SkyTeam to sojusz przewoźników lotniczych, który liczy obecnie 20 członków i obsługuje 1 074 miejsca docelowe na całym świecie.

⁽¹⁸⁾ Grupa KLM posiada ponad 55 % wszystkich rocznych przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Schiphol. Dane liczbowe pochodzą od Airport Coordination Netherlands (koordynatora przydziałów czasu na start lub lądowanie).

- (59) Większość zainteresowanych stron jest zdania, że projekt zasad podziału ruchu lotniczego wywiera znaczący wpływ w dziedzinie zrównoważenia środowiskowego. Na podstawie oceny oddziaływania na środowisko (OOS) przeprowadzonej w 2014 r. władze niderlandzkie wydały pozwolenie na budowę, a następnie otwarcie portu lotniczego Lelystad. Niektóre dane niezbędne do obliczenia możliwych skutków były jednak nieprawidłowe (m.in. rodzaj statków powietrznych i związane z nim poziomy hałas).
- (60) Komisja nie otrzymała od zainteresowanych stron żadnych uwag stanowiących wyraz poparcia dla projektu zasad podziału ruchu lotniczego.

4. WARUNKI OKREŚLONE W ART. 19 ROZPORZĄDZENIA (WE) NR 1008/2008

- (61) Art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 stanowi, że wykonywanie praw przewozowych podlega opublikowanym zasadom operacyjnym, unijnym, krajowym, regionalnym i lokalnym, odnoszącym się do bezpieczeństwa, ochrony, ochrony środowiska i przydziału czasu operacji.
- (62) Art. 19 ust. 2 stanowi, że państwo członkowskie po przeprowadzeniu konsultacji z zainteresowanymi stronami może dokonać, bez dyskryminacji w odniesieniu do różnych miejsc docelowych wewnątrz Unii lub z powodu przynależności państwowej albo tożsamości przewoźników lotniczych, podziału ruchu lotniczego między porty lotnicze z poszanowaniem poniższych zasad:
- a) porty lotnicze obsługują to samo miasto lub tę samą konurbację;
 - b) porty lotnicze dysponują odpowiednią infrastrukturą transportową, umożliwiającą w najszerszym możliwym zakresie bezpośrednie połączenie, dzięki któremu można dotrzeć do portu lotniczego w ciągu 90 minut przy uwzględnieniu, w razie potrzeby, przekroczenia granicy;
 - c) porty lotnicze są połączone ze sobą oraz z miastem lub konurbacją, które obsługują, za pośrednictwem częstych, niezawodnych i sprawnych usług transportu publicznego; oraz
 - d) porty lotnicze oferują przewoźnikom lotniczym niezbędne usługi i nie ograniczają w zbyt dużym stopniu ich możliwości prowadzenia działalności zarobkowej.
- (63) Podział ruchu lotniczego między dane porty lotnicze musi być zgodny z zasadami proporcjonalności i przejrzystości oraz opierać się na obiektywnych kryteriach.
- (64) Art. 19 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 przewiduje, że zainteresowane państwo członkowskie informuje Komisję o zamiarze dokonania podziału ruchu lotniczego lub zmian w obowiązujących zasadach podziału ruchu lotniczego. Stanowi on również, że Komisja bada stosowanie ust. 1 i 2 tego artykułu oraz podejmuje, w terminie sześciu miesięcy od otrzymania informacji od państwa członkowskiego i po konsultacji z komitetem, o którym mowa w art. 25 rozporządzenia, decyzję, czy państwo członkowskie może zastosować przedmiotowe środki. Przewiduje on ponadto, że Komisja publikuje swoją decyzję w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, a środki nie mogą być stosowane przed opublikowaniem zgody Komisji.

5. OCENA KOMISJI

5.1. Wymogi proceduralne: konsultacje z zainteresowanymi stronami

- (65) Zgodnie z art. 19 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 przyjęcie decyzji dotyczącej podziału ruchu lotniczego między porty lotnicze wymaga wcześniejszego „przeprowadzeni[a] konsultacji z zainteresowanymi stronami”. Władze niderlandzkie opublikowały projekt zasad podziału ruchu lotniczego i przewidziały możliwość przedstawienia uwag przez zainteresowane strony, w tym zainteresowanych przewoźników lotniczych i porty lotnicze, w okresie od dnia 16 stycznia do dnia 6 lutego 2019 r. Późniejsze zmiany w tekście projektu, dokonane w związku z jego przedstawieniem Komisji, ograniczają się do zmian mających na celu uwzględnienie określonych wątpliwości zgłoszonych przez zainteresowane strony.
- (66) Władze niderlandzkie spełniły zatem wymóg przeprowadzenia wcześniejszych konsultacji z zainteresowanymi stronami.

5.2. Istotne wymogi

5.2.1. Kwalifikowalność portów lotniczych Lelystad i Schiphol do podziału ruchu lotniczego na podstawie art. 19 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008

- (67) Przepisy art. 19 ust. 2 akapit pierwszy rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 określają szereg wymogów, na podstawie których kilka portów lotniczych może kwalifikować się do podziału ruchu lotniczego.

- (68) Jeżeli chodzi o art. 19 ust. 2 akapit pierwszy lit. a) rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, władze niderlandzkie twierdzą, że porty lotnicze obsługują konurbację Randstad. Zgodnie z art. 2 pkt 22 tego rozporządzenia „konurbacja” oznacza obszar miejski obejmujący kilka miast, które w wyniku przyrostu demograficznego i rozwoju fizycznie połączyły się i stworzyły ciągły obszar zabudowany. Konurbacja Randstad znajduje się w środkowo-zachodniej części Niderlandów i składa się głównie z czterech największych miast w Niderlandach (Amsterdamu, Rotterdamu, Hagi i Utrechtu) i otaczających je obszarów. Randstad stanowi konurbację w rozumieniu powyższej definicji i jest obsługiwany przez dwa porty lotnicze. Fakt, że między obszarem zabudowanym a portem lotniczym Lelystad znajdują się określone powierzchnie użytków rolnych nie ma znaczenia do celów wymogu określonego w art. 19 ust. 2 akapit pierwszy lit. a) rozporządzenia (WE) nr 1008/2008.
- (69) Jeżeli chodzi o art. 19 ust. 2 akapit pierwszy lit. b) tego rozporządzenia, Komisja odnotowuje, że porty lotnicze dysponują odpowiednią infrastrukturą transportową, umożliwiającą w najszerszym możliwym zakresie bezpośrednie połączenie, dzięki któremu można dotrzeć do portu lotniczego w ciągu 90 minut przy uwzględnieniu, w razie potrzeby, przekroczenia granicy. Ze wszystkich czterech miast składających się na przedmiotową konurbację można dostać się drogami – niemal wyłącznie autostradami – zarówno do portu lotniczego Schiphol, jak i do portu lotniczego Lelystad. Według władz niderlandzkich czas dojazdu w przypadku wszystkich czterech miastach konurbacji nie przekracza 90 min. Ze względu na wielkość tej konurbacji dotarcie do jednego portu lotniczego może być łatwiejsze niż do drugiego portu lotniczego w zależności od lokalizacji podróznego. Fakt ten nie wyklucza jednak zgodności z art. 19 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 1008/2008. Co więcej, o ile w określonych warunkach na drodze dotarcie do jednego lub obu portów lotniczych w ciągu 90 min. może okazać się niemożliwe, to jednak nie da się uniknąć braku pewności w tego typu kwestiach i nie może to stanowić podstawy do stwierdzenia niezgodności z przywołanym przepisem, tj. z wymogiem, aby takie połączenie było zapewnione „w najszerszym możliwym zakresie” ⁽¹⁹⁾.
- (70) W porcie lotniczym Schiphol obsługiwane jest połączenie kolejowe, podobnie jak w przypadku stacji Lelystad, z której w stosownym terminie zostanie uruchomione połączenie obsługiwane przez autobus wahadłowy do portu lotniczego Lelystad (por. następny motyw niniejszej decyzji). Władze niderlandzkie dodały w ramach przykładu, że podróż pociągiem między stacją Dworzec Główny Lelystad, z jednej strony, a stacją Dworzec Główny Amsterdam oraz stacją Port Lotniczy Schiphol, z drugiej strony, zajmuje odpowiednio 42 i 38 min., natomiast podróż autobusem na trasie Dworzec Główny Lelystad – Port lotniczy Lelystad zajmie 10 min.
- (71) Podsumowując, można uznać, że wymogi określone w art. 19 ust. 2 akapit pierwszy lit. b) rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 zostały spełnione.
- (72) Zgodnie z art. 19 ust. 2 akapit pierwszy lit. c) rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 przedmiotowe porty lotnicze muszą być połączone ze sobą oraz z Amsterdamem i konurbacją, do której należą, za pośrednictwem częstych, niezawodnych i sprawnych usług transportu publicznego. Istniejące połączenia kolejowe umożliwiają pasażerom dotarcie do portu lotniczego Schiphol i stacji Dworzec Centralny Lelystad za pośrednictwem częstych i niezawodnych usług kolejowych. Jeżeli chodzi o port lotniczy Lelystad, spełnienie wyżej wspomnianego wymogu zależy zatem wyłącznie od ustanowienia odpowiedniej usługi dowozów autobusowych między stacją Dworzec Centralny Lelystad a portem lotniczym Lelystad. Według władz niderlandzkich usługa ta zostanie uruchomiona w momencie rozpoczęcia operacji komercyjnych w porcie lotniczym Lelystad i w ramach tej usługi autobusy będą kursować do portu lotniczego co 30 minut. Wymóg określony w art. 19 ust. 2 lit. c) należy zatem uznać za spełniony.
- (73) Zgodnie z art. 19 ust. 2 akapit pierwszy lit. d) rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 porty lotnicze oferują przewoźnikom lotniczym niezbędne usługi. W szczególności port lotniczy Lelystad jest przystosowany do obsługi ruchu lotniczego sklasyfikowanego jako ICAO/EASA CAT, w tym m.in. statków powietrznych typu Boeing 737 i Airbus A320/321. Port lotniczy będzie obsługiwał ruch lotniczy w godzinach 6:00–23:00. Zapewni też obsługę naziemną i obsługę pasażerów typową dla tego rodzaju portu lotniczego.

⁽¹⁹⁾ Ponadto dostęp do tego portu lotniczego zostanie w dalszym stopniu ułatwiony w związku z tym, że władze niderlandzkie podjęły już decyzję o poszerzeniu autostrady A6 w kierunku portu lotniczego Lelystad, aby zamiast dwóch pasów ruchu miała trzy pasy, a także o wybudowaniu zjazdu z autostrady do portu lotniczego, który zostanie oddany w 2021 r.

- (74) Co więcej, projekt zasad podziału ruchu lotniczego nie ogranicza w zbyt dużym stopniu możliwości prowadzenia działalności zarobkowej przez przewoźników lotniczych zgodnie z art. 19 ust. 2 akapit pierwszy lit. d) rozporządzenia (WE) nr 1008/2008. Oprócz faktów przedstawionych w motywie 73 powyżej Komisja odnotowuje, że każde przeniesienie do portu lotniczego Lelystad odbywa się na zasadzie dobrowolności, gdyż w projekcie zasad podziału ruchu lotniczego nie określa się takiego obowiązku. Przedziały czasu na start lub lądowanie, od których odstąpiono w porcie lotniczym Schiphol, nadal mogą być wykorzystywane przez tego samego przewoźnika lotniczego lub tę samą grupę przewoźników lotniczych na lot do miejsca docelowego lotów transferowych z tego portu lotniczego lub w praktyce przez innego przewoźnika lotniczego, jeżeli przedziały te zwrócono do puli czasów na start lub lądowanie. Nie można uznać, że zarezerwowanie portu lotniczego Lelystad przede wszystkim dla określonego ruchu lotniczego przeniesionego z portu lotniczego Schiphol ogranicza w zbyt dużym stopniu możliwości prowadzenia działalności zarobkowej przez przewoźników lotniczych, którzy zamierzają prowadzić działalność w porcie lotniczym Lelystad bez przeprowadzenia tego rodzaju przeniesienia ruchu lotniczego. Ograniczenie to wynika z charakteru przedmiotowego projektu zasad podziału ruchu lotniczego, którego celem jest zmniejszenie ograniczeń przepustowości portu lotniczego Schiphol dzięki dobrowolnemu przenoszeniu ruchu lotniczego do portu lotniczego Lelystad⁽²⁰⁾. Kwestia, czy sytuacja ta jest zgodna w szczególności z zasadą proporcjonalności, została poddana ocenie w dalszych częściach niniejszego dokumentu [por. sekcja 5.2.2 niniejszej decyzji].

5.2.2. Proporcjonalność, przejrzystość, obiektywne kryteria i niedyskryminacja

5.2.2.1. Uwagi wstępne

- (75) Wymogi określone w art. 19 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, dotyczące proporcjonalności, przejrzystości, obiektywnego charakteru stosowanych kryteriów oraz niedyskryminacji oznaczają, że podział ruchu lotniczego między porty lotnicze może odbywać się wyłącznie na podstawie uzasadnionych celów bez ograniczania jednak wyboru państw członkowskich do jakiegokolwiek bardziej szczegółowego celu.
- (76) Mając na uwadze art. 7 projektu dekretu, niniejsza decyzja ogranicza się do podziału ruchu lotniczego w granicach 10 000 objętych pierwszeństwem przedziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Lelystad zgodnie z art. 2 ust. 2 i 3 projektu dekretu.
- (77) Władze niderlandzkie wskazują, że celem projektu środka jest rozwój roli, jaką port lotniczy Schiphol pełni jako jeden z głównych węzłów lotniczych w Unii, w sytuacji, w której osiągnięty został limit przepustowości tego portu lotniczego na poziomie 500 000 operacji lotniczych rocznie określony w umowie Aldersa (por. motyw 24 powyżej). Cel ten należy do uzasadnionych celów, do których osiągnięcia można dążyć zgodnie z art. 19 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008. We wcześniejszych decyzjach na podstawie art. 8 ust. 1 rozporządzenia Rady nr 2408/92/EWG⁽²¹⁾, tj. decyzje Komisji 95/259/WE⁽²²⁾, 98/710/WE⁽²³⁾ i 2001/163/WE⁽²⁴⁾, oraz w komunikacie „Unijna polityka w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa – jak sprostać przyszłym wyzwaniom?”⁽²⁵⁾ Komisja uznała zasadność polityki aktywnego planowania w zakresie portów lotniczych pod warunkiem zgodności takiej polityki z ogólnymi zasadami prawa Unii. Tego rodzaju polityka w zakresie planowania może obejmować wiele różnych czynników, które właściwe organy mogą uznać za priorytetowe. Konkretne środki, które należy podjąć w ramach wdrażania polityki planowania w zakresie portów lotniczych, również mogą być różne w przypadku poszczególnych portów lotniczych. Państwo członkowskie może mieć podstawy do tego, aby promować rozwój jednego portu lotniczego na jego terytorium kosztem pozostałych znajdujących się na jego terytorium portów lotniczych. W takim przypadku nałożenie ograniczeń w zakresie dostępu do takich pozostałych portów lotniczych jako takie może stanowić odpowiedni sposób na osiągnięcie tego celu. Należy jednak przestrzegać zasad proporcjonalności, przejrzystości i niedyskryminacji określonych w art. 19 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 w odniesieniu do szczegółowych zasad służących osiągnięciu takiego uzasadnionego celu.

⁽²⁰⁾ W odniesieniu do podobnej sytuacji zob. decyzja Komisji 95/259/WE z dnia 14 marca 1995 r. w sprawie procedury dotyczącej stosowania rozporządzenia Rady nr 2408/92/EWG (sprawa VII/AMA/9/94 – francuskie zasady podziału ruchu lotniczego dotyczące systemu portów lotniczych Paryża) (Dz.U. L 162 z 13.7.1995, s. 25), sekcja VI.

⁽²¹⁾ Rozporządzenie Rady nr 2408/92/EWG z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrz-wspólnotowych tras lotniczych (Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 8).

⁽²²⁾ Por. przypis 20.

⁽²³⁾ Decyzja Komisji 98/710/WE z dnia 16 września 1998 r. w sprawie procedury dotyczącej stosowania rozporządzenia Rady nr 2408/92/EWG (sprawa VII/AMA/11/98 – włoskie zasady podziału ruchu lotniczego dotyczące systemu portów lotniczych Mediolanu) (Dz.U. L 337 z 12.12.1998, s. 42), motyw 45.

⁽²⁴⁾ Decyzja Komisji 2001/163/WE z dnia 21 grudnia 2000 r. w sprawie procedury dotyczącej stosowania rozporządzenia Rady nr 2408/92/EWG (sprawa TREN/AMA/12/00 – włoskie zasady podziału ruchu lotniczego dotyczące systemu portów lotniczych Mediolanu) (Dz.U. L 58 z 28.2.2001, s. 29), motyw 45.

⁽²⁵⁾ Unijna polityka w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa – jak sprostać przyszłym wyzwaniom?, COM(2012) 556 final z dnia 27 września 2012 r.

5.2.2.2. Proporcjonalność, przejrzystość i obiektywne kryteria

- (78) Celem zasad przedstawionych przez władze niderlandzkie jest stworzenie możliwości zastępowania niektórych lotów w porcie lotniczym Schiphol innymi lotami, które w większym stopniu przyczyniają się do rozwoju Schiphol jako węzła lotniczego. W tym celu w zasadach tych wprowadza się rozróżnienie na „loty transferowe” i „loty bezpośrednie”. Zgodnie z projektem zasad podziału ruchu lotniczego miejsce docelowe zostaje wymienione jako „lot transferowy”, jeżeli średnio co najmniej 10 % pasażerów lecących z portu lotniczego Schiphol do tego miejsca docelowego lądowało wcześniej w porcie lotniczym Schiphol, przez okres odniesienia wynoszący pięć lat, pod warunkiem że w okresie trzech lat poprzedzających publikację klasyfikacji wykonano więcej niż dziesięć lotów rocznie.
- (79) Z kolei „loty bezpośrednie” charakteryzuje średnia stopa transferów w stosunku do wszystkich lotów z portu lotniczego Schiphol do danego miejsca docelowego na poziomie poniżej 10 % przez okres odniesienia wynoszący pięć lat kalendarzowych, pod warunkiem że w okresie trzech lat poprzedzających publikację klasyfikacji wykonano więcej niż dziesięć lotów rocznie.
- (80) W art. 19 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 nie wyklucza się określania takich progów w celu podziału ruchu lotniczego między porty lotnicze. Próg wybrany w celu określenia, czy do danego miejsca docelowego udaje się wystarczająco wielu pasażerów przesiadających się w danym porcie lotniczym, może zasadniczo stanowić czynnik decydujący o przeniesieniu stosownego ruchu lotniczego do odpowiedniego portu lotniczego i nie musi wykraczać poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia danego celu.
- (81) W celu zapewnienia, aby takie progi dawały proporcjonalne rezultaty, zgodnie z art. 19 ust. 2 akapit drugi rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, muszą one jednak opierać się na obiektywnej ocenie kwestii, czy i w jaki sposób dany cel zostanie osiągnięty dzięki tym progom, tj. w przedmiotowej sprawie cel polega na utrzymaniu i rozwoju funkcji węzła lotniczego pełnionej przez port lotniczy Schiphol. W tym zakresie państwa członkowskie mają pewną swobodę decyzyjną. Mając na uwadze, że różne progi mogą przynieść odmienne skutki, przed przyjęciem danego progu państwa członkowskie musi uważnie przeanalizować takie skutki.
- (82) W badaniu przeprowadzonym przez SEO Amsterdam Economics ⁽²⁶⁾ stwierdzono, że niski próg w zakresie transferów skutkuje ograniczonym zakłóceniem na rynku, natomiast większe progi przynoszą bardziej selektywny i pomyślny rezultat. W badaniu za punkt wyjścia przyjęto próg 10 %, a jego skutki porównano ze skutkami alternatywnych progów. Jeżeli zasady podziału ruchu lotniczego odnosiłyby się do tego progu, loty wykonywane przez KLM w znacznym stopniu stanowiłyby loty bezpośrednie, tj. w liczbie niemal [...] operacji lotniczych (na [...] trasach) rocznie. Bardzo niski próg (4 % lub niższy) nie miałby żadnego znaczącego wpływu na sytuację KLM (gdyż wszystkie miejsca docelowe obsługiwane przez KLM osiągają ten próg), natomiast w dużym stopniu próg ten wpłynąłby przede wszystkim na sytuację przewoźników turystycznych. W porównaniu z progiem na poziomie 10 % przewoźnicy ci straciliby szansę na uzyskanie pierwszeństwa w porcie lotniczym Lelystad w celu przeniesienia ruchu lotniczego do tego portu lotniczego. Gdyby próg określono na poziomie 8 % lub niższym, wpływ na sytuację KLM byłby umiarkowany w porównaniu ze scenariuszem zakładającym próg na poziomie 10 %, tj. [...]. Gdyby próg ustalono na poziomie 15 %, zasady podziału ruchu lotniczego miałyby znacznie większy wpływ na KLM (ponad [...] dodatkowych operacji lotniczych), co oznacza wynik w ujęciu bezwzględny wyższy niż w przypadku wszystkich linii lotniczych, dla których port lotniczy Schiphol stanowi bazę macierzystą. Przy progu na poziomie 15 % około [...] % lotów z portu lotniczego Schiphol wykonywanych przez linie Transavia kwalifikowałoby się jako loty transferowe, natomiast przy bardzo niskim progu tj. na poziomie 2 % kwalifikowałoby się ponad [...] % lotów wykonywanych przez linie Transavia z portu lotniczego Schiphol, co oznacza, że te linie lotnicze obsługują stosunkowo dużą liczbę miejsc docelowych, przy czym jedynie niewielka liczba miejsc docelowych przyczynia się do lotów transferowych. Jeżeli chodzi o pozostałych konkurentów, z badania wynika, że niemal [...] % ruchu generowanego przez Easyjet w porcie lotniczym Schiphol osiąga próg 15 %. Przy progu na tym poziomie spośród wszystkich przewoźników traktujących port lotniczy Schiphol jako bazę macierzystą linie Tuifly i Corendon miałyby najmniejsze szanse na uzyskanie pierwszeństwa w porcie lotniczym Lelystad w celu przeniesienia ruchu lotniczego do tego portu lotniczego.
- (83) W świetle tej analizy władze niderlandzkie mogły w uzasadniony sposób stwierdzić, że próg 10 % zapewnia właściwą równowagę. W odniesieniu do 2 % obecnie wykonywanych operacji w porcie lotniczym Schiphol próg ten umożliwia przeniesienie „lotów bezpośrednich” do portu lotniczego Lelystad, a w rezultacie – zastąpienie ich „lotami transferowymi” w porcie lotniczym Schiphol. Na warunkach związanych z tym progiem z pewnością mogłoby skorzystać szereg przewoźników lotniczych ⁽²⁷⁾.
- (84) W tym zakresie można uznać, że próg ten daje możliwość osiągnięcia wyznaczonego celu i nie wykraczałby poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tego celu.

⁽²⁶⁾ Por. motyw 41 powyżej.

⁽²⁷⁾ Ustalenia z tego badania opierają się na znanych miejscach docelowych i nie uwzględniają możliwości udowodnienia przez przewoźników, że inne miejsca docelowe również kwalifikują się jako miejsca docelowe lotów transferowych. Por. motyw 90 poniżej.

- (85) Jeżeli chodzi o pozostałe elementy projektu zasad podziału ruchu lotniczego, przypomina się, że po pierwsze, każde przeniesienie lotów z portu lotniczego Schiphol do portu lotniczego Lelystad jest dobrowolne. Po drugie, pierwszeństwo przyznane danym przewoźnikom w porcie lotniczym Lelystad w celu zwiększenia możliwości dokonywania takich przeniesień, ogranicza się do 10 000 przydziałów czasu na start lub lądowanie. Decyzja o ewentualnym zwiększeniu liczby przydziałów czasu na start lub lądowanie do 25 000 zostanie podjęta oddzielnie po przeprowadzeniu oceny i będzie miała zastosowanie dopiero po wydaniu nowej zgody przez Komisję. Po trzecie, w art. 3 projektu dekretu zapewnia się, aby dostęp do przyznanego w ten sposób pierwszeństwa mieli jedynie przewoźnicy, którzy przyczyniają się do osiągnięcia ostatecznego celu określonego w projekcie zasad podziału ruchu lotniczego, jakim jest rozwój portu lotniczego Schiphol jako węzła lotniczego dzięki konwersji przydziałów czasu na start lub lądowanie w celu ich wyłącznego wykorzystania na loty transferowe. W szczególności w art. 3 ust. 2–4 zapewnia się, aby cel określony w zasadach podziału ruchu lotniczego został osiągnięty niezależnie od mobilności czasów na start lub lądowanie (dostępnej na podstawie rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie) oraz niezależnie od zmian ogólnej liczby przydziałów czasu na start lub lądowanie posiadanych przez danego przewoźnika lub daną grupę przewoźników.
- (86) Wszystkie kryteria ustanowione w projekcie zasad podziału ruchu lotniczego są obiektywne i przejrzyste.

5.2.2.3. Niedyskryminacja

- (87) Art. 19 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 zawiera wymóg, aby każda zasada podziału ruchu lotniczego była wolna od dyskryminacji w odniesieniu do różnych miejsc docelowych wewnątrz Unii oraz dyskryminacji z powodu przynależności państwowej lub tożsamości przewoźników lotniczych. Te dwa zakazy stanowią wyraz ogólnej zasady równego traktowania. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunał Sprawiedliwości ⁽²⁸⁾ zasada ta wymaga, by porównywalne sytuacje nie były traktowane w odmienny sposób i by odmiennie sytuacje nie były traktowane w sposób jednakowy, chyba że takie traktowanie jest obiektywnie uzasadnione.

— Brak dyskryminacji w odniesieniu do miejsc docelowych wewnątrz Unii

- (88) W projekcie zasad podziału ruchu lotniczego stosuje się rozróżnienie na „loty bezpośrednie” i „loty transferowe” jedynie w zakresie, w jakim dotyczy to możliwości przeniesienia operacji z portu lotniczego Schiphol do portu lotniczego Lelystad przy jednoczesnym skorzystaniu z pewnego zakresu pierwszeństwa w tym drugim porcie lotniczym. Oprócz „lotów wysokiego ryzyka”, które ze względów bezpieczeństwa mogą być obsługiwane wyłącznie w porcie lotniczym Schiphol, rozróżnienie to nierozdzielnie wiąże się z uzasadnionym celem, jakim jest rozwijanie portu lotniczego Schiphol jako węzła lotniczego. Jak wyjaśniono powyżej, projekt zasad podziału ruchu lotniczego może przyczynić się do osiągnięcia tego celu i nie wykracza poza to, co jest niezbędne do tych celów, a wynikające z tych zasad kryteria jako takie mają charakter obiektywny. Można zatem uznać, że przedmiotowe rozróżnienie jest uzasadnione z obiektywnego punktu widzenia i jako takie nie ma charakteru dyskryminacyjnego.
- (89) W tym kontekście Komisja odnotowuje, że kryteria ustanowione przez władze niderlandzkie do celów rozróżnienia między tymi dwoma odmiennymi rodzajami miejsc docelowych zapewniają równe traktowanie wszystkich miejsc docelowych, które wywołują taki sam skutek względem portu lotniczego Schiphol jako węzła lotniczego.
- (90) Dotyczy to również miejsc docelowych, które nie zostały uwzględnione w załączniku 1 do projektu rozporządzenia ze względu na fakt, że na podstawie informacji, jakimi do tej pory dysponowały władze niderlandzkie, w ich przypadku próg 10 % pasażerów transferowych nie został osiągnięty. Przewoźnicy mogą w praktyce uzyskać traktowanie jednego miejsca docelowego lub większej ich liczby jako miejsc docelowych lotów transferowych na podstawie stosownych danych, w tym odpowiednich prognoz i danych dotyczących innych europejskich portów lotniczych (por. art. 1 ust. 3 i 4 oraz art. 3 projektu rozporządzenia) ⁽²⁹⁾. Warunki tych zasad skonstruowano tak, aby zapewnić przewoźnikom jak największe możliwości uzasadnienia swoich wniosków w tej kwestii, w tym na przykład na podstawie danych dotyczących lotów łączonych ⁽³⁰⁾ lub danych gromadzonych przez port lotniczy.
- (91) Można zatem stwierdzić, że projekt zasad podziału ruchu lotniczego nie wykazuje dyskryminacyjnego charakteru w odniesieniu do miejsc docelowych na terytorium Unii.

— Brak dyskryminacji z powodu przynależności państwowej albo tożsamości przewoźników lotniczych

- (92) Kryteria – zdefiniowane w celu rozróżnienia miejsc docelowych, mające obiektywny charakter, uwzględniając cel, któremu służy przedmiotowy środek – zapewniają, aby nie dochodziło do dyskryminacji z powodu przynależności państwowej albo tożsamości przewoźników lotniczych. Wszyscy przewoźnicy lotniczy traktowani są na równi w oparciu o te same kryteria.

⁽²⁸⁾ Np. wyrok z dnia 30 września 2010 r., Uzonyi, C-133/09, ECLI:EU:C:2010:563, pkt 31.

⁽²⁹⁾ Por. motywy 15 i 16 powyżej.

⁽³⁰⁾ Korzystając z takich narzędzi, pasażer może zarezerwować dwa kolejne loty i w razie potrzeby skorzystać z ubezpieczenia, tj. ubezpieczenia obejmującego lot zastępczy lub nocleg w hotelu, w przypadku gdy zaistnieje taka potrzeba w wyniku opóźnień, odwołania lub zmiany rozkładu lotów. Powszechnie znanymi dostawcami są: „Dohop” (<https://www.dohop.com/>) i „Kiwi” (<https://www.kiwi.com/en/pages/content/about/>).

- (93) Jak szczegółowo wyjaśniono powyżej, w art. 3 projektu dekretu zapewnia się, aby dostęp do przyznanego w ten sposób pierwszeństwa w porcie lotniczym Lelystad mieli jedynie przewoźnicy, którzy przyczyniają się do osiągnięcia ostatecznego celu określonego w projekcie zasad podziału ruchu lotniczego, jakim jest rozwój portu lotniczego Schiphol jako węzła lotniczego dzięki konwersji przydziałów czasu na start lub lądowanie w celu ich wyłącznego wykorzystania na loty transferowe.

5.2.3. Zgodność z unijnymi zasadami dotyczącymi przydziału czasu na start lub lądowanie

- (94) Zgodnie z art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 wykonywanie praw przewozowych podlega mającym zastosowanie zasadom unijnym, w szczególności tym odnoszącym się do przydziału czasu operacji. Kwestia ta jest obecnie objęta zakresem zastosowania rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie.
- (95) Według władz niderlandzkich analiza przeprowadzona zgodnie z art. 3 rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie wskazuje, że w porcie lotniczym Lelystad wystąpią braki w przepustowości od momentu rozpoczęcia operacji komercyjnych w tym porcie lotniczym. W rezultacie zgodnie z powyższym przepisem port ten zostanie wyznaczony jako koordynowany port lotniczy.
- (96) Przydział czasu na start lub lądowanie w przypadku koordynowanego portu lotniczego musi być zgodny z pozostałymi przepisami tego rozporządzenia, w szczególności jego art. 8–10.
- (97) Art. 2 ust. 2 projektu dekretu stanowi, że przewidziane w nim pierwszeństwo nie narusza przepisów rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie. Jak wyjaśniono w uzasadnieniu projektu dekretu, pierwszeństwo będzie miało zastosowanie wyłącznie w przypadku wniosków, które pozostają sprzeczne po zastosowaniu mających ogólne zastosowanie kryteriów określonych w tym rozporządzeniu.
- (98) W tym zakresie odsyła się do art. 10 ust. 6 rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie. Zgodnie z tym przepisem określone w nim pierwszeństwo przysługujące nowym podmiotom w koordynowanym porcie lotniczym pozostaje „bez uszczerbku dla przepisów art. 8 ust. 1 rozporządzenia nr 2408/92/EWG”. Art. 8 ust. 1 rozporządzenia nr 2408/92/EWG został zastąpiony art. 19 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, który stanowi obecnie obowiązującą podstawę prawną ustanowienia (i dokonywanej przez Komisję oceny) zasad podziału ruchu lotniczego. Pierwszeństwo można zatem dostosować w związku z podziałem ruchu lotniczego ustanowionym na podstawie art. 19 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, pod warunkiem że takie dostosowanie ogranicza się do tego, co jest ściśle niezbędne do osiągnięcia celu danych zasad podziału ruchu lotniczego.
- (99) W przedmiotowej sprawie zasada pierwszeństwa ustanowiona w art. 2 ust. 2 projektu dekretu zaczyna obowiązywać dopiero po zastosowaniu kryteriów pierwszeństwa określonych w rozporządzeniu w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie i jest ograniczona do przydziałów czasu na start lub lądowanie, których do tej pory dotyczyły zasady, odpowiadających 10 000 operacji⁽³¹⁾. Takie dostosowanie pierwszeństwa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia celu określonego w projekcie zasad podziału ruchu lotniczego, a tym samym jest zgodne z rozporządzeniem w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie.
- (100) Podobnie zasada określona w art. 3 projektu dekretu, zgodnie z którą przydziały czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Schiphol, które podlegają art. 2 ust. 2, można wykorzystać jedynie na loty transferowe, stanowi nieodłączny element podziału ruchu lotniczego i faktycznie stanowi typową cechę każdego takiego podziału. Dlatego też zasadę tę należy uznać za jednakowo zgodną z rozporządzeniem w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie.

5.2.4. Zapewnienie zgodności z pozostałymi zasadami unijnymi

- (101) Komisja zauważa, że jedynym przedmiotem oceny przeprowadzanej na podstawie art. 19 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 jest zasada krajowa, która „dokon[uje] podziału ruchu lotniczego” [art. 19 ust. 3 akapit pierwszy]. Jeżeli chodzi o zgodność z ust. 1 tego artykułu, przesłankami niezbędnymi do dokonania tego podziału jest fakt, że prowadzenie operacji komercyjnych w porcie lotniczym Lelystad rozpocznie się w określonym czasie, a także ilość możliwych operacji w momencie rozpoczęcia ich wykonywania. Elementy te nie stanowią części samego procesu podziału. Warunki samego podziału ruchu lotniczego nie mogą mieć żadnego negatywnego wpływu na zgodność z unijnymi zasadami dotyczącymi „bezpieczeństwa”, „ochrony” i „ochrony środowiska”, o których mowa w art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008. Nie ma zatem żadnych obaw, że elementy te są niezgodne z tym przepisem.

6. PODSUMOWANIE

- (102) Podsumowując, na podstawie oceny faktów i założeń przedstawionych w powiadomieniu przekazanym przez władze niderlandzkie Komisja uznaje, że planowane zasady podziału ruchu lotniczego są zgodne z art. 19 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008,

⁽³¹⁾ Jak wyjaśniono powyżej (motywy 12 i 85), liczba danych przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Lelystad zostanie zwiększona dopiero po ocenie systemu oraz dopiero po wydaniu przez Komisję oddzielnej zgody. System, którego dotyczy niniejsza decyzja, ogranicza się do wyżej wspomnianych 10 000 przydziałów czasu na start lub lądowanie.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł

Środki przewidziane w projekcie dekrety ministerialnego i w projekcie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Zasobów Wodnych w sprawie podziału ruchu lotniczego między port lotniczy Lelystad i port lotniczy Schiphol, zgodnie z powiadomieniem przekazanym Komisji w dniu 29 marca 2019 r., zmienionym pismami z dnia 3 lipca 2019 r. i z dnia 11 lipca 2019 r., zostają niniejszym zatwierdzone.

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Niderlandów.

Sporządzono w Brukseli dnia 24 września 2019 r.

W imieniu Komisji

Violeta BULC

Członek Komisji
