РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2019/1585 НА КОМИСИЯТА

от 24 септември 2019 година

за установяване на правила за разпределение на въздушното движение съгласно член 19 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета за летищата Амстердам Схипхол и Амстердам Лелистад

(нотифицирано под номер C(2019) 6816)

(само текстът на нидерландски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността ([1]), и по-специално член 19, параграф 3 от него,

след консултации с комитета, посочен в член 25, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1008/2008,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) След предходната нотификация, оттеглена впоследствие ([2]), нидерландските органи информираха Комисията с електронно писмо от 25 март 2019 г. ([3]), съгласно член 19, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1008/2008, за намерението си да установят определени правила за разпределение на въздушното движение по отношение на летищата Амстердам Схипхол и Амстердам Лелистад в Нидерландия (наричани по-долу съответно „летище Схипхол“ или „Схипхол“ и „летище Лелистад“ или „Лелистад“) чрез приемане на проекта на министерски указ и проекта на постановление на министъра на инфраструктурата и водите. С електронно писмо от 29 март 2019 г. ([4]) нидерландските органи представиха изменена версия на проекта на министерски указ и проекта на постановление на министъра на инфраструктурата и водите ([5]), заедно с другите елементи, които вече се съдържат в нотификацията от 25 март 2019 г.

(2) В така предоставената от нидерландските органи информация са включени като приложения следните четири проучвания: (1) Очакван от потребителите капацитет на летище Схипхол през 2023 г.; (2) Очакван от потребителите капацитет на летище Схипхол през 2030 г.; (3) Вторична търговия на летище Схипхол ([6]) и (4) Операции за разделяне на авиокомпании.

(3) На 12 април 2019 г. Комисията публикува в *Официален вестник на Европейския съюз* резюме на планираните правила за разпределение на въздушното движение ([7]) и покани заинтересованите страни да представят коментари.

(4) С писма от 3 юли 2019 г. ([8]) и 11 юли 2019 г. ([9]) нидерландските органи представиха изменение на нотификацията, целта на което е да бъдат взети предвид опасенията, изразени от службите на Комисията. Със същото писмо от 11 юли 2019 г., както и с електронно писмо от 16 юли 2019 г. ([10]) нидерландските органи оповестиха допълнителни фактологични данни по нотификацията, свързани с достъпността на летищата, както и с намеренията на тези органи относно срока, в който летище Лелистад ще бъде открито за търговски операции.

([1]) ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3.
([2]) На 12 юли 2018 г. нидерландските органи оповестиха на Комисията първия набор от правила за разпределение на въздушното движение по отношение на летищата Схипхол и Лелистад. Тази нотификация беше оттеглена от нидерландските органи на 4 декември 2018 г.
([3]) Регистрирано под № Ares (2019)2057632.
([4]) Регистрирано под № Ares (2019)2256246.
([5]) Aanmelding verkeersverdelingsregel voor de Nederlandse luchthavens Lelystad Airport en Schiphol.
([6]) Трите проучвания са проведени от консултантската фирма Seo Amsterdam Economics.
([7]) ОВ C 136, 12.4.2019 г., стр. 26.
([8]) Регистрирано под № Ares (2019)4236859.
([9]) Регистрирано под № Ares (2019)4595066.
([10]) Регистрирано под № Ares (2019)4595552.

2. **ОПИСАНИЕ НА МЯРКАТА И ЦЕЛТА, ОПРЕДЕЛЕНИ ОТ НИДЕРЛАНДСКИТЕ ОРГАНИ**

2.1. **Описание на мярката**

(5) Проектоправилата за разпределение на въздушното движение между летищата Схипхол и Лелистад се състоят от следните елементи:

а) Летище Лелистад, което нидерландското правителство планира да открие за търговски операции преди края на 2020 г., ще бъде определено като координирано летище по смисъла на Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета ([11]) (наричан по-долу „Регламент за слотовете“), считано от влизането в сила на министерския указ. Летище Лелистад.

б) Без да се засягат разпоредбите на Регламента за слотовете, даден въздушен превозвач получава приоритет да изисква слотове на летище Лелистад за излитане или кацане, доколкото този въздушен превозвач:

— е прехвърлил исторически наложилите се слотове на летище Схипхол към друг въздушен превозвач или ги е върнал на координатора на слотове; или

— се ангажира в бъдеще да използва исторически наложилите се слотове на летище Схипхол за обслужване на трансферни полети.

в) Правилото, описано в буква б) по-горе, се прилага само за слотовете на летище Схипхол, които са били използвани през съответния предходен период от графика или най-малко в три от четирите съответни предходни периода от графика за провеждане на „полети от точка до точка“.

(6) Понятията „трансферни полети“ и „полети от точка до точка“ следва да се определят с постановление на министъра на инфраструктурата и водите. В допълнение към това следва да се определят правила относно критериите, на които тези полети трябва да отговарят. Полетите следва да се класифицират на всеки две години в съответствие с тези критерии, като всяка нова класификация следва да бъде обявена най-малко една година преди влизането ѝ в сила. Проектът на постановление въз основа на това правомощие е част от обявената мярка [вж. съображения 13-21 по-долу].

(7) В проектоправилата за разпределение на въздушното движение не се изисква съответствие между дните и часовете на използвания капацитет на летище Лелистад, от една страна, и съответните слотове на летище Схипхол, прехвърлени, върнати или използвани по различен начин съгласно правилото, описано в съображение 5, буква б) по-горе, от друга страна.

(8) Въздушен превозвач, който се позовава на член 2, параграф 2 от проекта на указ [т.е. правилото, описано в съображение 5, буква б) по-горе], трябва да информира за това министъра, координатора на слотове и, когато е приложимо, въздушния превозвач — получател, като посочва кои слотове на летище Схипхол са засегнати. Когато информира министъра, въздушният превозвач трябва да докаже, че изискванията, посочени в член 2, параграф 5 от проекта на указ [съображение 5, буква в) по-горе], са изпълнени.

(9) Съгласно член 3, параграф 1 от проекта на указ исторически наложилите се слотове, обхванати от член 2, параграф 2 от него [т.е. правилото, описано в съображение 5, буква б) по-горе], се използват изключително за трансферни полети.

(10) С параграфи 2, 3 и 4 от член 3 от проекта на министерски указ се добавят следните разпоредби:

„(2) През периода на прилагане на настоящия указ въздушен превозвач, който притежава исторически наложили се слотове, посочени в параграф 1, трябва да обслужва най-малко същия брой трансферни полети като в съответния период от графика, преди да е получил тези слотове, след прехвърлянето им съгласно член 2, параграф 2, буква а), или преди прилагането на член 2, параграф 2, буква б) относно тези слотове, в зависимост от случая, увеличени с брой, равен на броя на тези слотове.

Чрез дерогация от първа алинея и при условията, посочени в параграф 3, такъв превозвач може да намали броя на трансферните полети, ако общият брой слотове, с които той разполага, намалява.

(3) Въздушен превозвач, разполагащ с исторически наложили се слотове, посочени в параграф 1, без да се засягат разпоредбите на посочения параграф, в нито един момент не може да намали дела на трансферните полети спрямо всички полети, осъществявани благодарение на други слотове на летище Схипхол, в сравнение със съотношението, което е съществувало, преди превозвачът да е получил въпросните исторически наложили се слотове, след прехвърлянето им съгласно член 2, параграф 2, буква а), или преди прилагането на член 2, параграф 2, буква б) за тези слотове, според случая.

([11]) Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. за общите правила за разпределение на слотовете на летищата в Общността (ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1).

(4) Когато определени слотове на летище Схипхол се държат от повече от едно дружество в рамките на определена група, състояща се от

— дружество майка и всички негови дъщерни дружества или пък

— от всички дъщерни дружества на едно и също дружество майка,

всяка такава група от дружества бива считана за един въздушен превозвач за целите на параграфи 2 и 3.“

(11) Съгласно член 2, параграфи 3 и 4 от проекта на министерски указ приоритетът, посочен в член 2, параграф 2 от него [съображение 5, буква б) по-горе], се прилага за две серии слотове на летище Лелистад, а именно до 10 000 слота включително, както и от 10 001 до 25 000 слота.

(12) Съгласно член 7 от него указът влиза в сила на дата, която ще бъде посочена в Кралско решение, с изключение на член 2, параграф 4, който влиза в сила от деня, в който Европейската комисия одобри този конкретен параграф съгласно отделно становище по силата на член 19, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 и публикува решението си в *Официален вестник на Европейския съюз*.

(13) В проекта на постановление на министъра се дава определение за „трансферни полети“ съобразно дестинацията на всеки полет. Петте критерия са следните:

— среден процент на трансферните полети от всички полети от летище Схипхол — най-малко 10 %, измерен през петте календарни години преди публикуването на класификацията, и повече от десет полета годишно през трите години преди публикуването на класификацията, или

— дестинациите на полетите в зоните, определени в член 1, параграф 1 от наредбата „Aanwijzingsregeling risico-vluchten“, в която се определят т.нар. „рискови полети“, изискващи митнически контрол.

(14) В приложение 1 към проекта на постановление са изброени дестинациите, които отговарят на тези критерии.

(15) В съответствие с член 1, параграф 3 от проекта на постановление дестинацията на полет, която не е включена в приложение 1, ще бъде считана за „трансферна дестинация“ за заявен период, максимум до 5 години, ако съответната авиокомпания може да докаже пред министъра *ex ante*, че дестинацията ще бъде обслужвана чрез нейните полети при среден процент на трансферни полети най-малко 10 % за заявения брой сезони.

(16) Съгласно член 1, параграф 4 от проекта на постановление дадена авиокомпания при всички случаи може да изпълни изискването, посочено в параграф 3, като докаже, че определена дестинация се обслужва на летище в Европейския съюз чрез полети при среден процент на трансферните полети най-малко 10 %, измерен през петте календарни години, предхождащи искането, посочено в параграф 3.

(17) Дестинациите, които ще се считат за трансферни съгласно параграф 3, ще бъдат публикувани в Държавен вестник.

(18) В приложение 2 към проекта на постановление на министъра са изброени също, дестинациите, определени като „полети от точка до точка“ въз основа на следните критерии:

— среден процент на трансферните полети от всички полети от летище Схипхол най-малко 10 %, измерен през петте календарни години преди публикуването на класификацията;

— повече от десет полета годишно през трите години преди публикуването на класификацията.

(19) Член 3 от проекта на постановление се отнася до правила относно оценката на доказателствата за процента на трансферните полети за целите на прилагането на постановлението.

(20) Съгласно член 3, параграф 1 всички проверими данни, отнасящи се до процента на трансферните полети и дестинации, могат да бъдат предоставени на министъра и ще бъдат взети предвид при определянето на полетите като „трансферни“ или като „полети от точка до точка“.

(21) В член 3, параграф 2 се предвижда, че по отношение на данните, посочени в параграф 1, пътниците, пристигащи на летище Схипхол и заминаващи в срок от 24 часа след пристигането си до дестинация, различна от изходната точка на предишния им полет, при всички случаи ще бъдат считани за трансферни пътници.

2.2. **Цел на мярката, определена от нидерландските органи**

(22) Според нидерландските органи целта на проектоправилата за разпределение на въздушното движение е трансферните полети да се ползват с привилегии при разпределението на капацитета на летище Схипхол. Широката мрежа от междуконтинентални дестинации не би могла да бъде обслужвана, ако Схипхол не беше континентален и междуконтинентален център. Двете функции — обслужването на междуконтинентални дестинации и функционирането в рамките на европейска мрежа за трансферни пътници, са неделими и заедно формират функцията на летище Схипхол на континентален и междуконтинентален център.

(23) Тази цел е обусловена от ограничението от 500 000 полета годишно на летище Схипхол до края на 2020 г., установено в „Споразумението от Alders“. Това споразумение между заинтересованите страни (т.е. авиационната индустрия, публичните органи и населението) е постигнато през 2008 г. То има за цел постигането на баланс между растежа и жизнеспособността на авиационния сектор и екологичната безопасност и устойчивост.

(24) Прагът от 500 000 полета годишно на летище Схипхол беше достигнат още през 2018 г. Вследствие на това нидерландските органи са на мнение, че наличният капацитет за прехвърляне на въздушно движение на летище Схипхол може да бъде увеличен само чрез разпределение на въздушно движение между това летище и летище Лелистад, като последното е в състояние да обслужва въздушно движение, за което не са необходими условия и съоръжения като наличните на летище Схипхол.

(25) За тази цел летище Лелистад ще обслужва „полети от точка до точка“, идващи от летище Схипхол, като по този начин ще се повиши трансферната функция на последното летище.

(26) Проектоправилата за разпределение на въздушното движение не принуждават въздушните превозвачи да пренасочат полетите си от летище Схипхол, а по-скоро разчитат на стимули за пренасочване на „полети от точка до точка“.

(27) Според нидерландските органи мярката, за която е отправена нотификация, трябва да бъде разглеждана в контекста на високата икономическа и стратегическа значимост на поддържането на големи летищни центрове в Съюза. Според нидерландските органи летище Схипхол е един от най-големите центрове в северозападната част на Съюза и е основен стълб за икономиката и свързаността на Нидерландия. През 2017 г. 48,6 милиона пътници от европейски градове са пътували от/до летище Схипхол, а 31 % от тях са се прехвърляли на друг полет на летище Схипхол. Освен това 19,7 милиона неевропейски пътници са пътували от/до летище Схипхол. Около 60 % от тях са били трансферни пътници. Нидерландските органи се позовават на признатата от Европейската комисия значимост на съществуването на големи центрове на територията на ЕС, що се отнася до неговата външна политика в областта на въздухоплаването ([12]).

(28) Нидерландските органи считат, че една европейска трасова мрежа от Схипхол, обслужваща континентални и междуконтинентални дестинации, е от съществено значение за поддържането и развитието на този силен летищен център на ЕС. Те считат, че функционирането на Схипхол като летищен център е от изключителен интерес за обществото и трябва да се поддържа и засилва ([13]). Това е важно, като се има предвид уязвимостта на летищния център към спад на континенталната и междуконтиненталната трасова мрежа.

(29) Според нидерландските органи тази уязвимост се дължи по-специално на факта, че вътрешният пазар, т.е. обхващащият пребиваващите в Нидерландия пътници, за междуконтинентално и трансферно въздушно движение е малък. Второ, необходима е специализирана инфраструктура за превозвачите, извършващи междуконтинентално и трансферно въздушно движение, за които в определени ситуации, като например рискови полети, не съществува разумна алтернатива на друго летище, разположено в Нидерландия. Трето, нидерландските органи твърдят, че ако летището загуби своята функция на летищен център, показателите за брой места и честота на полетите ще бъдат влошени за години напред.

(30) Нидерландските органи също така се позовават на цялостния пакет от мерки, приет с цел прилагане на така наречения „балансиран подход“, създаден с Регламент (ЕС) № 598/2014 на Европейския парламент и на Съвета ([14]). Тези мерки, както разясняват нидерландските органи, са отразени в посоченото по-горе „Споразумение от Alders“ от 2008 г. и са допълнително утвърдени в Бялата книга за нидерландското въздухоплаване (2009 г.), в Плана за действие по отношение на летище Схипхол (2016 г.) и в Коалиционното споразумение (2017 г.).

(31) Както бе споменато по-горе, прагът от 500 000 полета на въздухоплавателни средства в Схипхол вече е достигнат през 2018 г. Освен това според нидерландските органи наличният капацитет на летище Айндховен е бил бързо ангажиран от допълнителното въздушно движение, което не е било прехвърлено от летище Схипхол. Липсвали са достатъчни стимули за въздушните превозвачи, пренасочващи се към Айндховен, да върнат по собствена инициатива своите слотове за Схипхол на координатора на слотовете.

([12]) Външната политика на ЕС в областта на въздухоплаването — посрещане на бъдещите предизвикателства, COM (2012) 556 final от 27 септември 2012 г.

([13]) План за действие по отношение на летище Схипхол (2016 г.).

([14]) Регламент (ЕС) № 598/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 16 април 2014 г. за определяне на правила и процедури за въвеждането на свързани с шума експлоатационни ограничения на летищата в Съюза в рамките на балансирания подход и за отмяна на Директива 2002/30/ЕО (ОВ L 173, 12.6.2014 г., стр. 65).

(32) В този контекст нидерландските органи считат, че е необходимо по-нататъшното разработване и прилагане на пакета от мерки. Изпълнението на тези мерки се основава на няколко елемента, а именно: а) дългосрочна визия за въздушния транспорт; б) мярка за безопасност; в) мерки относно въздушното пространство; г) оперативни мерки, д) мерки за намаляване на вредните въздействия; е) мерки за устойчивост и ж) мерки за селективност.

(33) Проектоправилата за разпределение на въздушното движение са част от по-широк план за развитие на летище Лелистад с максимален капацитет от 45 000 полета на въздухоплавателни средства годишно. Този капацитет ще бъде постигнат на два етапа: през първия етап ще бъдат реализирани 25 000 полета годишно, като това ще бъде постигнато около 2033 г. При откриването на летище Лелистад през 2020 г. летището ще обслужва максимум 4 000 излитания и кацания годишно. Очаква се този брой да нарасне до максимум 7 000 през 2021 г. и до 10 000 през 2022 г. През втория етап се очаква ръст до 45 000 полета годишно, като това ще бъде постигнато до 2043 г.

2.3. **Становища на нидерландските органи относно съвместимостта на проектоправилата за разпределение на въздушното движение с член 19 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 и с Регламента за слотовете**

(34) Нидерландските органи считат, че изискванията, посочени в член 19 от Регламент (ЕО) № 1008/2008, са изпълнени.

(35) В периода от 16 януари до 6 февруари 2019 г. нидерландските органи проведоха онлайн консултации относно проектоправилата за разпределение на въздушното движение. Обяснителният меморандум и съответните проучвания също бяха публикувани с оглед удовлетворяване на заинтересованите страни. Основните опасения във връзка с проектоправилата за разпределение на въздушното движение, произтичащи от консултацията, бяха: а) тяхната пропорционалност по отношение на ограничения капацитет на летище Лелистад, ограничаващ бизнес възможностите на въздушните превозвачи; б) тяхното възможно дискриминационно въздействие по отношение на вида на въздушното движение и идентичността на въздушните превозвачи, и в) разпределението на пазарните сили.

(36) Нидерландските органи подчертават, че след консултациите със заинтересованите страни те са преразгледали проектоправилата за разпределение на въздушното движение в редица области: а) въвеждане на „разпоредба за предотвратяване на злоупотреби“, за да се гарантира, че целта за увеличаване на международната свързаност е изпълнена; б) специфичното третиране на „рисковите полети“, т.е. полети от определени дестинации, които изискват пълен митнически контрол при пристигане в Нидерландия и които следователно трябва да бъдат обслужени от летище Схипхол; и в) разяснения относно информацията, необходима за обосноваване на дела на трансферните полети по отношение на нови дестинации.

(37) Що се отнася до достъпността и инфраструктурата, нидерландските органи заявяват, че и двете летища обслужват Амстердам и агломерацията Рандстад и че разстоянието между двете летища — 57 km по магистрала A6, може да бъде изминато в рамките на 90 минути. Двете летища са свързани и с обществен транспорт. Времето за пътуване с влак между централната гара на Лелистад и централната гара на Амстердам е 38 минути, а между централната гара на Лелистад и Схипхол е 42 минути. Пътуването от централната гара на Лелистад до летище Лелистад отнема 15 минути с автобус. С откриването на летище Лелистад ще бъде въведена совалкова автобусна линия между централната гара на Лелистад и летище Лелистад с време за пътуване 10 минути. В зависимост от разписанията на полетите на летището совалковият автобус ще се движи на интервали от 30 минути. Освен това вече е взето решение автомагистрала A6 до летище Лелистад да бъде разширена от две на три ленти, а от 2021 г. да се изгради изход към летището.

(38) Нидерландските органи посочват, че летище Лелистад предлага необходимите услуги и е подходящо за управление на търговски въздушен транспорт C съгласно изискванията на ИКАО/ЕААБ ([15]). Освен това са налични четири стоянки. Контролът на въздушното движение ще бъде осигурен от LVNL. Летището ще осигурява наземно обслужване и обслужване на пътниците. Летището няма да бъде отворено за нощни полети и не са предвидени съоръжения за товарни и междуконтинентални полети с ширококорпусни въздухоплавателни средства.

(39) Нидерландските органи считат, че проектоправилата за разпределение на въздушното движение не засягат прекомерно търговските възможности, по-специално тъй като въздушните превозвачи нямат задължение да пренасочат дейността си от Схипхол към Лелистад. Освен това всички дестинации могат да бъдат обслужвани от летище Лелистад, а разписанието от 6:00 до 23:00 часа (местно време) позволява гъвкавост за използването на целия период.

([15]) Тъй като пистата ще бъде широка 45 m, летището ще бъде подходящо за специални въздухоплавателни средства, като например Boeing 737 и Airbus A320 и A321.

(40) Според нидерландските органи проектоправилата за разпределение на въздушното движение предвиждат възможност въздушните превозвачи да разработват нови маршрути. Когато въздушен превозвач може да докаже, че ще обслужва нова дестинация от летище Схипхол с полети, при които делът на трансферните пътници е най-малко 10 %, такава дестинация ще се счита за част от списъка на трансферните дестинации.

(41) Нидерландските органи представиха проучването, проведено от консултантската фирма Seo Amsterdam Economics. Проучването има за цел да подпомогне нидерландските органи при установяването на най-подходящия праг за определяне на даден полет като трансферен полет, за да се постигне баланс между целта за свеждане до минимум на въздействието върху пазара и максимално увеличаване на ефективността на правилото. Анализът включва общия брой на дестинациите и полетите на въздухоплавателни средства, полетите на въздухоплавателни средства и засегнатите маршрути по отношение на всяка авиокомпания, която понастоящем оперира от летище Схипхол. Проучването разглежда резултатите от различните прагове върху постигането на целта на мярката и възможността различните въздушни превозвачи да я използват с цел получаване на приоритет на летище Лелистад.

(42) По отношение на новите участници критериите от Регламента за слотовете ще се прилагат от момента на откриване на летище Лелистад за търговско въздушно движение, като се има предвид, че от този момент летище Лелистад ще бъде координирано летище. Без да се засяга прилагането на тези критерии, проектоправилата за разпределение на въздушното движение установяват приоритет при разпределението на слотове в летище Лелистад за въздушни превозвачи, които са се възползвали от разпоредбите на член 2, параграф 2 от Указа.

(43) Проектоправилата за разпределение на въздушното движение не водят до каквато и да е пряка или непряка дискриминация между въздушните превозвачи въз основа на националност и идентичност или между дестинациите. Проектоправилата за разпределение на въздушното движение се основават на обективни критерии и всички въздушни превозвачи, обслужващи определена дестинация, се третират равнопоставено, без дискриминация. Проектоправилата за разпределение на въздушното движение не задължават въздушните превозвачи да пренасочват полети от летище Схипхол към летище Лелистад.

(44) Нидерландските органи посочват, че разликата между дестинациите сама по себе си не води до каквато и да е дискриминация. Разликата може да бъде обективно обоснована въз основа на законните цели за качество на мрежата и популяризиране на функциите на летище Схипхол като летищен център.

(45) Нидерландските органи считат, че проектоправилата за разпределение на въздушното движение са пропорционални. Летище Лелистад ще бъде координирано летище, считано от момента на неговото отваряне за търговски операции, като приоритетът, посочен в проектоправилата за разпределение на въздушното движение, ще се прилага след изпълнение на критериите за приоритет съгласно Регламента за слотовете. След като летище Лелистад достигне ниво от 10 000 търговски полета годишно, ще бъде извършена оценка на проектоправилата за разпределение на въздушното движение и тяхното въздействие. В обхвата на правилото за приоритет ще влезе и следващата серия от 15 000 търговски полета (и по този начин общо 25 000 полета годишно) само ако това разширение получи одобрение от Европейската комисия.

(46) Нидерландските органи считат, че правилата, за които е отправена нотификация, съдържат предпазни мерки, които гарантират, че правилата за разпределение на въздушното движение ще постигат своите цели в бъдеще.

(47) Според нидерландските органи мярката не надхвърля необходимото за постигане на поставената цел, тъй като това правило се прилага само спрямо капацитета на летище Схипхол, получен чрез тази мярка, а не спрямо друг нов или отскоро наличен капацитет.

(48) Според нидерландските органи прозрачността на проектоправилата за разпределение на въздушното движение е гарантирана от избраната правна форма, т.е. министерски указ и постановление на Министъра на инфраструктурата и водите.

(49) На последно място, нидерландските органи заключават, че проектоправилата за разпределение на въздушното движение не са несъвместими с Регламент (ЕИО) № 95/93 и Регламент (ЕО) № 1008/2008. Регламентът за слотовете ще бъде спазен изцяло. Фактът, че правилата за разпределение на въздушното движение могат да повлияят върху начина, по който се използват слотовете, е виден от предишни решения на Комисията.

3. **СТАНОВИЩА, ПРЕДСТАВЕНИ НА КОМИСИЯТА ОТ ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ**

(50) В отговор на публикуването в *Официален вестник на Европейския съюз* на резюме на планираните изменения Комисията получи коментари от 10 граждани, 5 въздушни превозвача и едно летище като заинтересовани страни, повечето от които пожелаха да останат анонимни.

(51) Според повечето от заинтересованите страни мярката е дискриминационна: проектоправилата за разпределение на въздушното движение се основават на фундаментално разграничение между „трансферни полети“ и „полети от точка до точка“. Прагът от 10 % на трансферните пътници не е основаван на обективни критерии, за него е взета предвид само информацията за броя на трансферните пътници, предоставена от летището. Заинтересованите страни изтъкнаха трудността да предоставят данни, доказващи процента на трансферните пътници, както и липсата на критерии от страна на нидерландските органи относно начина на обосноваване на този процент, което прави мярката неприложима.

(52) Освен това заинтересованите страни изтъкнаха, че проектоправилата за разпределение на въздушното движение имат дискриминационни последици по отношение на въздушните превозвачи, тъй като поради разграничението между дестинациите от проектоправилата за разпределение на въздушното движение ще се възползват само KLM Group ([16]), алиансът SkyTeam Airline ([17]), в който KLM Group членува, и партньорите по съвместно използване на кодове. Определението за „трансферен полет“ съответства на почти 86 % от дестинациите на KLM Group. Чрез установяването на тези правила някои бизнес модели, като нискотарифните и ваканционните модели, биват ограничени във възможностите си да осигурят растеж на бизнеса. Поради това според заинтересованите страни проектоправилата за разпределение на въздушното движение не са обективни и пропорционални и надхвърлят необходимото за постигане на възможна законна цел.

(53) Заинтересованите страни заявиха също така, че проектоправилата за разпределение на въздушното движение имат дискриминационни последици от гледна точка на дестинациите, тъй като *de facto* са в полза на дестинациите на KLM group, които ще могат да се разрастват от летище Схипхол и от летище Лелистад. При все това, тъй като почти 86 % ([18]) от дестинациите на KLM Group са определени като „трансферни полети“, ще съществува възможност за растеж на въздушното движение по тези маршрути и за откриване на нови маршрути. Освен това проектоправилата за разпределение на въздушното движение водят на практика до положение, при което въздушните превозвачи трябва да се конкурират с KLM Group/Sky Team по отношение на дестинациите, при които KLM Group/SkyTeam имат най-силни позиции поради фидерното въздушно движение на летище Схипхол.

(54) Също така според заинтересованите страни условията на член 19 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 не са изпълнени. Летищата, регулирани от проектоправилата за разпределение на въздушното движение, не обслужват една и съща агломерация, тъй като според заинтересованите страни: „i) съществуват големи открити селскостопански и природни зони (Натура 2000) между Амстердам и Лелистад и следователно районът не е плътно застроен; ii) с почти 80 000 жители Лелистад е твърде голям, за да формира част от агломерация“. От административна гледна точка двата града са под общо управление само на национално равнище.

(55) В допълнение се изтъква, че понастоящем летище Лелистад не удовлетворява изискванията по отношение на подходяща транспортна инфраструктура и обществени транспортни услуги, по-специално в определени периоди от деня (6:00 ч. и 23:00 ч.), когато липсват достатъчно връзки на обществения транспорт. Освен това в пиковите часове за трансфера между двете летища са необходими повече от 90 минути. Ограничението на броя на полетите на летище Лелистад (4 000 през 2020 г.) и фактът, че летището не е достъпно за въздушни превозвачи, специализирани във въздушно движение „от точка до точка“, които в момента не притежават слотове на летище Схипхол, засягат прекомерно търговските възможности на тези летища.

(56) Според някои заинтересовани страни проектоправилата за разпределение на въздушното движение противоречат на Регламента за слотовете, тъй като съгласно този регламент се разрешава само предоставянето на приоритети при разпределението на слотове чрез местни правила, а съгласно проектоправилата не се допуска предоставянето на приоритети. Освен това съгласно Регламента за слотовете не се позволява слотове да са обвързани с дестинациите.

(57) Повечето заинтересовани страни изтъкват шума, който ще бъде създаден от по-нататъшното развитие на летище Лелистад, тъй като въздушното пространство на Нидерландия е запълнено и поради необходимостта да не се допусне въздушното движение от едното летище да засегне въздушното движение от другото. Заинтересованите страни считат, че това положение се дължи на забавянето от страна на нидерландските органи да прекласифицират въздушното пространство. Следователно съществуват ограничения за полетите до летище Лелистад, които трябва да бъдат извършени, което води до увеличаване на нивата на шума. Също, чрез позоваване на доклада на Съвета за околната среда и инфраструктурата икономическото значение на функцията на летище Схипхол като летищен център се поставя под въпрос.

(58) Освен това заинтересованите страни се позовават на въздействието на големи самолети върху защитени територии (диви видове, по-специално птици) и отговорността на нидерландските органи да избягват мерки, които влошават условията в естествените местообитания.

([16]) KLM Group включва изцяло притежаваните дъщерни дружества Transavia и Martinair. През 2004 г. KLM се слива с Air France.

([17]) SkyTeam е алианс на въздушни превозвачи, в който понастоящем членуват 20 превозвача, като осигурява достъп до 1 074 дестинации в цял свят.

([18]) KLM Group притежава повече от 55 % от общия брой годишни слотове на летище Схипхол. Данни, предоставени от Airport Coordination Netherlands (координатор на слотове).

(59) Повечето от заинтересованите страни считат, че проектоправилата за разпределение на въздушното движение имат значително въздействие върху екологичната устойчивост. Въз основа на оценката на въздействието върху околната среда (ОВОС), проведена през 2014 г., нидерландските органи предоставиха разрешение за изграждане и последваща експлоатация на летище Лелистад. Въпреки това някои данни, необходими за изчисляването на възможните въздействия, са били погрешни (като тип въздухоплавателни средства и съответните нива на шум).

(60) Комисията не е получила коментари от заинтересовани страни, с които се изразява подкрепа за проектоправилата за разпределение на въздушното движение.

4. **УСЛОВИЯ, ПРЕДВИДЕНИ В ЧЛЕН 19 ОТ РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1008/2008**

(61) Член 19, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 предвижда, че упражняването на права на въздушно движение е обвързано с изискване за публикуване на правила на Съюза, на национални, регионални или местни правила, отнасящи се до безопасността, сигурността, опазването на околната среда и разпределението на слотове.

(62) В член 19, параграф 2 се предвижда, че след консултация със заинтересованите страни държава членка може, без да проявява дискриминация между дестинациите в рамките на Общността и въз основа на националност или идентичност на въздушните превозвачи, да регулира разпределението на въздушното движение между летища, отговарящи на следните условия:

а) летищата обслужват един и същи град или агломерация;

б) летищата са обслужвани от подходяща транспортна инфраструктура, която осигурява, доколкото е възможно, пряка връзка, позволяваща да се пристига на летището в рамките на деветдесет минути, включително, при необходимост, в условията на трансгранично пътуване;

в) летищата са свързани едно с друго, а също и с града или агломерацията, които обслужват, чрез редовни, надеждни и ефикасни линии на обществения транспорт; както и

г) летищата предлагат необходимите услуги на въздушните превозвачи и не засягат прекомерно търговските им възможности.

(63) Разпределението на въздушното движение между съответните летища зачита принципите на пропорционалност и прозрачност и се основава на обективни критерии.

(64) В член 19, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 се предвижда, че заинтересованата държава членка информира Комисията за намерението си да регулира разпределението на въздушното движение или да промени съществуващо правило за разпределение на въздушното движение. В него също така се предвижда, че Комисията проверява прилагането на параграфи 1 и 2 и в рамките на шест месеца след получаване на информацията от държавата членка и след консултации с комитета, посочен в член 25 от регламента, решава дали държавата членка може да приложи мерките. Съгласно същата разпоредба Комисията публикува решението си в *Официален вестник на Европейския съюз,* а мерките не се прилагат, преди да се публикува одобрението на Комисията.

5. **ОЦЕНКА НА КОМИСИЯТА**

5.1. **Процедурно изискване: консултация със заинтересованите страни**

(65) В съответствие с член 19, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 приемането на решение за разпределение на въздушното движение между летищата изисква предварителна „консултация със заинтересованите страни“. Нидерландските органи са публикували проектоправилата за разпределение на въздушното движение с възможността заинтересованите страни, включително съответните въздушни превозвачи и летища, да изложат становищата си в периода между 16 януари и 6 февруари 2019 г. Последващите изменения на текста на проектоправилата, направени с оглед на тяхната нотификация до Комисията, се ограничават до отчитането на някои опасения, повдигнати от заинтересованите страни.

(66) Следователно нидерландските органи са изпълнили изискването за предварителна консултация със заинтересованите страни.

5.2. **Съществени изисквания**

5.2.1. *Допустимост на летищата Схипхол и Лелистад за разпределението на въздушното движение по реда на член 19, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1008/2008*

(67) В първа алинея от член 19, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 се установяват редица изисквания за група летища, които да отговарят на условията за разпределение на въздушното движение.

(68) Що се отнася до буква а) от член 19, параграф 2, първа алинея от Регламент (ЕО) № 1008/2008, нидерландските органи заявяват, че летищата обслужват агломерацията Рандстад. Съгласно член 2, параграф 22 от посочения регламент „агломерация“ означава градска зона, която се състои от няколко селища или градове, които са се слели физически посредством увеличаване на населението и разширяване, сформирайки единна плътно застроена зона. Агломерацията Рандстад се намира в централна западна Нидерландия и се състои основно от четирите най-големи нидерландски града (Амстердам, Ротердам, Хага и Утрехт) и околните райони. Тя представлява агломерация по смисъла на горепосоченото определение и се обслужва от двете летища. Фактът, че някои селскостопански райони са разположени между застроената зона и летище Лелистад, е без значение за целите на изискването, посочено в буква а) от член 19, параграф 2, първа алинея от Регламент (ЕО) № 1008/2008.

(69) По отношение на буква б) от член 19, параграф 2, първа алинея от регламента Комисията отбелязва, че летищата са обслужвани от подходяща транспортна инфраструктура, която осигурява, доколкото е възможно, пряка връзка, позволяваща да се пристига на летището в рамките на 90 минути, включително, когато е необходимо, при трансгранично пътуване. Както летище Схипхол, така и летище Лелистад са достъпни от четирите града на агломерацията с автомобилен транспорт, почти изцяло по автомагистрали. Според нидерландските органи времето за пътуване остава в рамките на 90 минути от всичките четири града на агломерацията. Като се има предвид размерът на агломерацията, достъпът до едно от двете летища може да бъде по-лесен в зависимост от първоначалното местоположение на пътника. Този факт обаче не изключва спазването на член 19, параграф 2, буква б) от Регламент (ЕО) № 1008/2008. Освен това, макар че при определени условия на движение достигането на някое от двете летища може и да е невъзможно в рамките на 90 минути, подобни рискове са неизбежни в този контекст и не възпрепятстват изпълнението на изискването такава връзка да бъде предоставяна „доколкото е възможно“ ([19]).

(70) Също така летище Схипхол се обслужва от железопътна връзка, каквато е гара Лелистад, от която своевременно ще бъде създадена совалкова автобусна линия до летище Лелистад (вж. следващото съображение от настоящото решение). Като пример нидерландските органи добавят, че времето за пътуване с влак между Централна гара Лелистад, от една страна, и Централна гара Амстердам и летище Схипхол, от друга, е съответно 42 и 38 минути, докато пътуването с автобус между Централна гара Лелистад и летище Лелистад отнема 10 минути.

(71) В заключение може да се счита, че изискванията на буква б) от член 19, параграф 2, първа алинея от Регламент (ЕО) № 1008/2008 са изпълнени.

(72) Съгласно буква в) от член 19, параграф 2, първа алинея от Регламент (ЕО) № 1008/2008 съответните летища трябва да бъдат свързани помежду си и с Амстердам и неговата агломерация чрез редовен, надежден и ефикасен обществен транспорт. Съществуващите железопътни връзки позволяват на пътниците да достигат до летище Схипхол и Централна гара Лелистад чрез редовни и надеждни влакови услуги. По отношение на летище Лелистад изпълнението на посоченото по-горе изискване зависи единствено от установяването на подходяща автобусна линия между Централна гара Лелистад и летище Лелистад. Според нидерландските органи тази услуга ще бъде създадена в момента на откриването на летище Лелистад за търговски операции, при което автобусите ще обслужват летището на интервали от тридесет минути. Следователно трябва да се счита, че изискването, посочено в член 19, параграф 2, буква в), е изпълнено.

(73) В съответствие с член 19, параграф 2, буква г), първа алинея от Регламент (ЕО) № 1008/2008 летищата предоставят необходимите услуги на въздушните превозвачи. По-специално летище Лелистад е подходящо за управление на търговски въздушен транспорт категория С съгласно изискванията на ИКАО/ЕААБ, включително чрез самолети като Boeing 737 и Airbus A320/321. То ще бъде отворено за полети между 6:00 и 23:00 ч. Летището ще предоставя услуги за наземно обслужване и обслужване на пътници, както е обичайно за този вид летища.

([19]) Освен това нидерландските органи вече са взели решение за разширяване на автомагистрала A6 до летище Лелистад с добавяне на една лента към съществуващите две и за изграждане на изход към летището, считано от 2021 г., като и двете мерки ще улеснят допълнително достъпа до летището.

(74) Аналогично, проектоправилата за разпределение на въздушното движение не засягат прекомерно търговските възможности на въздушните превозвачи в съответствие с член 19, параграф 2, буква г), първа алинея от Регламент (ЕО) № 1008/2008. В допълнение към фактите, изложени в съображение 73по-горе, Комисията отбелязва, че всяко прехвърляне до летище Лелистад се извършва на доброволна основа, тъй като съгласно проектоправилата за разпределение на въздушното движение това не е задължително. Слотовете, отказани в летище Схипхол, могат да продължат да се използват от същия въздушен превозвач или група въздушни превозвачи за полети до трансферна дестинация от това летище или действително от друг превозвач, ако бъдат върнати в пула от слотове. Фактът, че летище Лелистад е запазено с приоритет за специфично въздушно движение, прехвърлено от летище Схипхол, не означава, че по този начин неоправдано се накърняват търговските възможности на въздушните превозвачи, които възнамеряват да използват летище Лелистад без такъв трансфер. Това ограничение се дължи на естеството на настоящите проектоправила за разпределение на въздушното движение, предназначени да облекчат ограничения капацитет на летище Схипхол чрез доброволно прехвърляне на въздушно движение към летище Лелистад ([20]). Въпросът дали това положение е съвместимо, по-специално с принципа за пропорционалност, се разглежда по-долу [вж. раздел 5.2.2 от настоящото решение].

5.2.2. *Пропорционалност, прозрачност, обективни критерии и недискриминация*

5.2.2.1. Предварителни забележки

(75) Съгласно изискванията, посочени в член 19, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1008/2008, отнасящи се до пропорционалността, прозрачността, обективния характер на прилаганите критерии, както и за недискриминацията, въздушното движение следва да се разпределя между летищата само въз основа на законни цели, без обаче да се ограничава изборът на държавите членки до някаква по-конкретна цел.

(76) Предвид условията на член 7 от проекта на указ настоящото решение се ограничава до разпределението на въздушното движение в рамките на 10 000 приоритетни слота на летище Лелистад съгласно член 2, параграфи 2 и 3 от проекта на указ.

(77) Целта, на която нидерландските органи се позовават в подкрепа на своя проект на мярка, се състои в засилване ролята на летище Схипхол като един от основните летищни центрове в Съюза при обстоятелства, при които прагът от 500 000 полета годишно по отношение на това летище, установен чрез Споразумението от Alders, е достигнат [вж. съображение 24 по-горе]. Тя е сред законосъобразните цели, посочени в член 19 от Регламент (ЕО) № 1008/2008. В предишни решения въз основа на член 8, параграф 1 от Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета ([21]), т.е. решения 95/259/ЕО ([22]), 98/710/ЕО ([23]) и 2001/163/ЕО ([24]) на Комисията, както и в съобщението си „Външната политика на ЕС в областта на въздухоплаването — посрещане на бъдещите предизвикателства“ ([25]), Комисията призна законността на активната политика за планиране на летища, стига тя да отговаря на общите принципи на правото на ЕС. При такава политика на планиране могат да бъдат взети под внимание голям брой фактори, считани от компетентните органи за приоритетни. Конкретните мерки, които трябва да бъдат предприети за прилагането на политиката за планиране на летища, също могат да варират за различните летища. Държава членка може законосъобразно да иска да насърчава развитието на дадено летище на своята територия за сметка на другите свои летища. В такъв случай налагането на ограничения за достъпа само до тези други летища може да представлява разумно средство за постигане на тази цел. При все това принципите на пропорционалност, прозрачност и недискриминация, установени в член 19, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1008/2008, трябва да бъдат спазвани, когато става въпрос за точните правила, насочени към постигането на такава законна цел.

([20]) За подобно положение вж. Решение 95/259/ЕО на Комисията от 14 март 1995 г. относно процедура за прилагането на Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета (Дело VII/AMA/9/94 — Френска правна уредба за разпределение на въздушното движение по отношение на летищната система на Париж), ОВ L 162, 13.7.1995 г., стр. 25), раздел VI.

([21]) Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета от 23 юли 1992 година относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността до вътрешните въздушни трасета на Общността (ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 8).

([22]) Вж. бележка под линия 20.

([23]) Решение 98/710/ЕО на Комисията от 16 септември 1998 г. относно процедура за прилагане на Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета (Дело VII/AMA/11/98 — Италианска правна уредба за разпределение на въздушното движение по отношение на летищната система на Милано) (ОВ L 337, 12.12.1998 г., стр. 42), съображение 45.

([24]) Решение 2001/163/ЕО на Комисията от 21 декември 2000 г. относно процедура за прилагане на Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета (Дело TREN/AMA/12/00 — Италианска правна уредба за разпределение на въздушното движение по отношение на летищната система на Милано) (ОВ L 58, 28.2.2001 г., стр. 29), съображение 45.

([25]) Външната политика на ЕС в областта на въздухоплаването — посрещане на бъдещите предизвикателства, COM (2012) 556 final от 27 септември 2012 г.

5.2.2.2. Пропорционалност, прозрачност и обективни критерии

(78) Правилата, представени от нидерландските органи, имат за цел да създадат възможности за замяна на някои полети на летище Схипхол с други полети, които допринасят повече за утвърждаване на летището като летищен център. За тази цел в тях се прави разграничение между „трансферни полети“ и „полети от точка до точка“. Съгласно проектоправилата за разпределение на въздушното движение дадена дестинация се посочва като „трансферен полет“, ако средно най-малко 10 % от пътниците, които излитат от летище Схипхол до тази дестинация, са кацнали преди това на Схипхол през посочените референтни периоди от пет години, при условие че през трите години преди публикуването на класификацията са били извършени повече от десет полета годишно.

(79) Обратно, „полетите от точка до точка“ се характеризират с по-малък от 10 % среден дял трансферни полети от всички полети от летище Схипхол до съответната дестинацията през посочените референтни периоди от пет години, при условие че през трите години преди публикуването на класификацията са били извършени повече от десет полета годишно.

(80) Член 19, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 не изключва установяването на такива прагове за разпределение на въздушното движение между летищата. Избраното ниво на праг за определяне дали дадена дестинация включва достатъчен брой пътници, прехвърлящи се на летището, по принцип може да бъде в състояние да насочи съответното въздушно движение към съответното летище и не надхвърля непременно необходимото за тази цел равнище.

(81) Въпреки това, за да се гарантира, че тези прагове водят до пропорционални резултати в съответствие с член 19, параграф 2, втора алинея от Регламент (ЕО) № 1008/2008, те трябва да се основават на обективна оценка дали и как постигат въпросната цел, т.е. в настоящия случай — запазването и развитието на летище Схипхол като летищен център. За целта държавите членки разполагат с известна свобода на преценка. Тъй като различните прагове могат да доведат до различни последствия, съответната държава членка трябва внимателно да проучи тези последствия, преди да приеме даден праг.

(82) В проучването, проведено от SEO Amsterdam Economics ([26]), се заключава, че „ниските прагове на трансфер водят до ограничено изкривяване на пазара, докато по-големите прагове водят до по-селективен и по-ефективен резултат“. В проучването като отправна точка се взема праг от 10 % и се сравнява въздействието на алтернативните прагове. Ако правилата за разпределение на въздушното движение се позовават на този праг, полетите на KLM биха представлявали до голяма степен „полети от точка до точка“, а именно почти […] полета (по […] маршрута) годишно. Много нисък праг (4 % или по-нисък) няма да доведе до съществена разлика за KLM […], докато особено ваканционните превозвачи биха били засегнати значително. При сравнение с праг от 10 % те биха загубили възможностите да получат приоритет на летище Лелистад за прехвърляне на въздушното движение към него. При праг от 8 % или по-нисък KLM би бил засегнат само в умерена степен в сравнение със сценария при праг от 10 %, т.е. […]. Ако прагът бъде определен на 15 %, KLM ще попадне в обхвата на правилата за разпределение на въздушното движение в значително по-голяма степен (над […] допълнителни полета), т.е. в абсолютно изражение повече от всички авиокомпании, чиято основна база е летище Схипхол. При праг от 15 % около […] % от полетите на Transavia от летище Схипхол биха били квалифицирани като трансферни полети, докато при много нисък праг, т.е. 2 %, над […] % от полетите на Transavia от летище Схипхол биха били класифицирани като такива, което означава, че авиокомпанията обслужва сравнително голям брой дестинации, от които само няколко дестинации, осигуряващи трансферни полети. Що се отнася до други конкуренти, проучването показва, че почти […] % от въздушното движение, генерирано от Easyjet на летище Схипхол, достига прага от 15 %. При такъв праг авиокомпаниите Tuifly и Corendon биха имали най-малко възможности, да получат приоритет на летище Лелистад за прехвърляне на въздушно движение към него, измежду всички превозвачи, чиято основна база е летище Схипхол.

(83) С оглед на този анализ нидерландските органи основателно са стигнали до заключението, че праг от 10 % установява подходящ баланс. За 2 % от текущите полети на летище Схипхол този праг предлага възможност за прехвърляне на „полети от точка до точка“ към летище Лелистад с последваща замяна на летище Схипхол с „трансферни полети“. Редица въздушни превозвачи със сигурност биха могли да се възползват от тези условия. ([27])

(84) В този смисъл може да се счете, че прагът позволява постигането на поставената цел и не би надхвърлил необходимото за целта.

([26]) Вж. съображение 41 по-горе.

([27]) Констатациите от проучването са основани на познати дестинации и не отчитат възможностите превозвачите да изтъкнат доводи, че други дестинации в еднаква степен могат да бъдат квалифицирани като трансферни. Вж. съображение 90 по-горе.

(85) Що се отнася до другите елементи на проектоправилата за разпределение на въздушното движение, трябва да се припомни, първо, че всяко прехвърляне на полети от летище Схипхол към летище Лелистад е доброволно по своето естество. Второ, приоритетът, предоставен на съответните превозвачи на летище Лелистад, предназначен да увеличи възможността за извършване на такова прехвърляне, е ограничен до 10 000 слота. Възможното увеличаване до 25 000 слота ще бъде решено отделно след извършване на оценка и ще се прилага само след предоставяне на ново одобрение от Комисията. Трето, член 3 от проекта на указ гарантира, че така предоставеният приоритет е достъпен само за превозвачи, допринасящи за подобряването на летище Схипхол като летищен център — крайна цел на проектоправилата за разпределение на въздушното движение, а именно благодарение на преобразуването на слотовете с оглед на изключителното им използване за трансферни полети. По-специално член 3, параграфи 2—4 гарантират, че правилата за разпределение на въздушното движение изпълняват целта си независимо от мобилността на слотовете (съгласно Регламента за слотовете) и независимо от промените в общия брой слотове, притежавани от съответния превозвач или група превозвачи.

(86) Всички критерии, установени в проектоправилата за разпределение на въздушното движение, са обективни и прозрачни.

5.2.2.3. Недискриминация

(87) Член 19, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 изисква всяко правило за разпределение на въздушното движение да бъде освободено от дискриминация между дестинации в рамките на Съюза и от дискриминация въз основа на националност или идентичност на въздушните превозвачи. Тези две забрани са израз на общия принцип на равно третиране. Според установената съдебна практика на Съда на Европейските общности ([28]) този принцип изисква да не се третират по различен начин сходни положения и да не се третират еднакво различни положения, освен ако такова третиране не е обективно обосновано.

— **Липса на дискриминация между дестинациите в Съюза**

(88) Проектоправилата за разпределение на въздушното движение правят разграничение между „полети от точка до точка“ и „трансферни полети“ само що се отнася до възможността за прехвърляне на полети от летище Схипхол към летище Лелистад, като същевременно се възползват от известен приоритет на последното летище. Освен „рисковите полети“, които по съображения за сигурност могат да се обслужват само на летище Схипхол, това разграничение е неразривно свързано със законната цел за консолидиране на летище Схипхол като летищен център. Както беше обяснено по-горе, проектоправилата за разпределение на въздушното движение са в състояние да допринесат за постигането на тази цел и не надхвърлят необходимото за постигане на тези цели, а произтичащите критерии са обективни по своя характер. В резултат на това разграничаването може да бъде счетено за обективно обосновано и само по себе си не може да бъде счетено за дискриминационно.

(89) В този контекст Комисията отбелязва, че критериите, установени от нидерландските органи с цел да се разграничат двата различни типа дестинации, гарантират, че всички дестинации, които имат еднакво въздействие върху летище Схипхол като център, се третират равнопоставено.

(90) Това се отнася и за дестинации, които не са включени в приложение 1 към проекта на постановление поради факта, че въз основа на информацията, с която нидерландските органи разполагат до момента, те не достигат прага от 10 % трансферни пътници. Превозвачите действително могат да получат третиране на една или повече от тези дестинации като трансферни дестинации въз основа на подходящи данни, включително подходящи прогнози, както и данни, отнасящи се до други европейски летища (вж. член 1, параграфи 3 и 4 и член 3 от проекта на постановление) ([29]). Условията на тези правила са такива, че предлагат на превозвачите най-широки възможности да обосноват претенциите си в това отношение, включително например чрез използването на данни за самостоятелно свързване ([30]) или данни, събрани от летището.

(91) В резултат на това може да се заключи, че проектоправилата за разпределение на въздушното движение не допускат дискриминация между дестинациите в Съюза.

— **Липса на дискриминация въз основа на националност или идентичност на въздушните превозвачи**

(92) Критериите за разграничаване на дестинациите, обективни по своя характер, като се има предвид целта, към която е насочена мярката, гарантират, че не съществува дискриминация въз основа на националност или идентичност на въздушния превозвач. Всички въздушни превозвачи се третират равнопоставено въз основа на едни и същи критерии.

([28]) Например Решение от 30 септември 2010 г., *Uzonyi*, C-133/09, ECLI EU:C:2010:563, параграф 31.
([29]) Вж. съображения 15 и 16 по-горе.
([30]) Чрез такива инструменти пътниците могат да резервират два последователни полета и да се възползват от застраховка, когато е необходимо, т.е. за алтернативен полет или хотел, ако това се налага поради за закъснения, анулирания или реорганизация на полетите. „Dohop“(https://www.dohop.com/) и „Kiwi“ (https://www.kiwi.com/en/pages/content/about/) са широко известни доставчици.

(93) Както е обяснено подробно по-горе, член 3 от проекта на указ гарантира, че приоритетът, предоставен на летище Лелистад, е достъпен само за превозвачи, допринасящи за подобряването на летище Схипхол като летищен център — крайната цел на проектоправилата за разпределение на въздушното движение, а именно благодарение на преобразуването на слотовете с оглед изключителното им използване за трансферни полети.

5.2.3. *Спазване на правилата на Съюза относно разпределението на слотове*

(94) Съгласно член 19, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 упражняването на права на въздушно движение е предмет на приложимите правила на Съюза, по-специално по отношение на разпределението на слотове. Понастоящем този въпрос е разгледан в Регламента за слотовете.

(95) Според нидерландските органи анализът, извършен в съответствие с член 3 от Регламента за слотовете, показва, че от момента, в който летище Лелистад бъде отворено за извършване на търговски операции, ще има недостиг на капацитет. Следователно то ще бъде определено като координирано летище в съответствие с тази разпоредба.

(96) Разпределението на слотовете на координирани летища трябва да съответства на другите разпоредби на този регламент, по-специално на членове 8—10 от него.

(97) В член 2, параграф 2 от проекта на указ се уточнява, че приоритетът, предвиден в него, не „засяга разпоредбите на Регламента за слотовете“. В резултат на това, както е разяснено в обяснителната бележка към проекта на указ, той ще се прилага само в случай на искания, които остават противоречиви след прилагането на общоприложимите критерии, посочени в този Регламент.

(98) В тази връзка се извършва позоваване на член 10, параграф 6 от Регламента за слотовете. Съгласно посочената разпоредба установеният в нея приоритет в полза на новите участници на координирано летище „не засяга член 8, параграф 1 от Регламент (ЕИО) № 2408/92“. Член 8, параграф 1 от Регламент (ЕИО) № 2408/92 е заменен с член 19, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1008/2008, който е настоящото правно основание за установяване (и оценка от Комисията) на правила за разпределение на въздушното движение. В резултат на това приоритетът може да бъде адаптиран в контекста на разпределението на въздушното движение, установено съгласно член 19, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1008/2008, при условие че такова адаптиране е ограничено до строго необходимото за постигане на целта на въпросните правила за разпределение на въздушното движение.

(99) В настоящия случай правилото за приоритет, посочено в член 2, параграф 2 от проекта на указ, се прилага само след като бъдат приложени критериите за приоритет, заложени в Регламента за слотовете, и е ограничено до слотовете, обхванати до момента от правилата, което отговаря на 10 000 полета ([31]). Това адаптиране на приоритета не надхвърля необходимото за постигане на целта на проектоправилата за разпределение на въздушното движение и следователно е съвместимо с Регламента за слотовете.

(100) Аналогично, правилото, посочено в член 3 от проекта на указ, според което слотовете на летище Схипхол, които са предмет на член 2, параграф 2, могат да се използват само за трансферни полети, е присъщо на разпределението на въздушното движение и типична характеристика за всяко такова разпределение. Следователно то също трябва да бъде счетено за съвместимо с Регламента за слотовете.

5.2.4. *Съответствие с други правила на Съюза*

(101) Комисията отбелязва, че предмет на оценката, която трябва да се извърши съгласно член 19 от Регламент (ЕО) № 1008/2008, е единствено националното правило, което „регулира разпределението на въздушното движение“ [член 19, параграф 3, първа алинея]. Що се отнася до спазването на параграф 1 от същия член, фактът, че летище Лелистад ще бъде отворено за търговски полети в определен момент, както и обемът на тази дейност от гледна точка на възможните полети са необходими предпоставки за това разпределение на въздушното движение. Тези елементи не са част от самото разпределение. Условията на самото разпределение на въздушното движение не могат да имат отрицателни последствия по отношение спазването на правилата на Съюза относно „безопасността“, „сигурността“ и „опазването на околната среда“ съгласно член 19, параграф 1 Регламент (ЕО) № 1008/2008. Като резултат, по отношение на посочените елементи не възникват опасения за несъвместимост с тази разпоредба.

6. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

(102) В заключение, въз основа на оценка на фактите и предположенията, съдържащи се в нотификацията от нидерландските органи, Комисията счита, че предвидените правила за разпределение на въздушното движение са съвместими с член 19 от Регламент (ЕО) № 1008/2008,

([31]) Както е обяснено по-горе (съображения 12 и 85), увеличаването на броя на съответните слотове на летище Лелистад ще се осъществи едва след оценка на режима и само въз основа на отделното одобрение от Комисията. Разглежданият в настоящото решение режим се ограничава до посочения по-горе обем от 10 000 слота.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член единствен

С настоящото мерките, предвидени в проекта на министерски указ и в проекта на постановление на министъра на инфраструктурата и водите относно разпределението на въздушното движение на летище Лелистад и летище Схипхол, съобщени на Комисията на 29 март 2019 г. и изменени с писма от 3 юли 2019 г. и 11 юли 2019 г., се одобряват.

Адресат на настоящото решение е Кралство Нидерландия.

Съставено в Брюксел на 24 септември 2019 година.

За Комисията

Violeta BULC

Член на Комисията