ROZHODNUTÍ

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2019/1585

ze dne 24. září 2019

o zavedení pravidel rozdělení provozu podle článku 19 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 pro letiště Amsterodam Schiphol a Amsterodam Lelystad

(oznámeno pod číslem C(2019) 6816)

(Pouze nizozemské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství ([1]), a zejména na čl. 19 odst. 3 uvedeného nařízení,

po konzultaci s výborem uvedeným v čl. 25 odst. 1 nařízení (ES) č. 1008/2008,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Po předchozím a následně odvolaném oznámení ([2]) informovaly orgány Nizozemska elektronickou poštou dne 25. března 2019 ([3]) Komisi podle čl. 19. odst. 3 nařízení (ES) č. 1008/2008 o záměru zavést určitá pravidla rozdělení provozu pro letiště Amsterodam Schiphol (dále také jako „letiště Schiphol“ nebo jen „Schiphol“) a Amsterodam Lelystad (dále také jako „letiště Lelystad“ nebo jen „Lelystad“) v Nizozemsku, a to přijetím návrhu ministerské vyhlášky a návrhu pokynu ministra infrastruktury a vodohospodářství. Dne 29. března 2019 ([4]) pak nizozemské orgány elektronickou poštou předložily pozměněné znění návrhu ministerské vyhlášky a návrhu pokynu ministra infrastruktury a vodohospodářství ([5]) společně s dalšími prvky, které byly již součástí oznámení ze dne 25. března 2019.

(2) Informace takto podané Nizozemskem obsahují ve formě příloh čtyři studie: 1) Kapacitní poptávka na letišti Schiphol v roce 2023; 2) Kapacitní poptávka na letišti Schiphol v roce 2030; 3) Sekundární obchodovaní na letišti Schiphol ([6]) a 4) Rozdělení provozu leteckých společností.

(3) Komise zveřejnila shrnutí zamýšlených pravidel rozdělení provozu v *Úředním věstníku Evropské unie* dne 12. dubna 2019 ([7]) a vyzvala zúčastněné strany k předložení připomínek.

(4) Dopisy ze dne 3. července 2019 ([8]) a ze dne 11. července 2019 ([9]) nizozemské orgány předložily změnu oznámení, jejímž smyslem bylo zohlednit obavy vznesené útvary Komise. Stejným dopisem ze dne 11. července 2019 a e-mailem ze dne 16. července 2019 ([10]) oznámily nizozemské orgány další faktické prvky relevantní pro oznámení, které se týkají dostupnosti letišť a záměrů nizozemských orgánů s ohledem na časový rámec, během něhož by se letiště Lelystad mělo otevřít pro obchodní provoz.

([1]) Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3.
([2]) Dne 12. července 2018 nizozemské orgány oznámily Komisi první soubor pravidel rozdělení provozu pro letiště Schiphol a Lelystad. Toto oznámení nizozemské orgány odvolaly dne 4. prosince 2018.
([3]) Registrováno pod číslem Ares (2019)2057632.
([4]) Registrováno pod číslem Ares (2019)2256246.
([5]) Aanmelding verkeersverdelingsregel voor de Nederlandse luchthavens Lelystad Airport en Schiphol.
([6]) Tyto tři studie provedla poradenská společnost Seo Amsterdam Economics.
([7]) Úř. věst. C 136, 12.4.2019, s. 26.
([8]) Registrováno pod číslem Ares (2019)4236859.
([9]) Registrováno pod číslem Ares (2019)4595066.
([10]) Registrováno pod číslem Ares (2019)4595552.

2. POPIS OPATŘENÍ A CÍLE STANOVENÉHO NIZOZEMSKÝMI ORGÁNY

2.1 Popis opatření

(5) Návrh pravidel rozdělení provozu pro rozdělení provozu mezi letiště Schiphol a Lelystad sestává z těchto prvků:

a) Letiště Lelystad, které nizozemská vláda chystá otevřít pro obchodní provoz do konce roku 2020, bude vstupem ministerské vyhlášky v platnost označeno za koordinované letiště ve smyslu nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ([11]) (dále jen „nařízení o letištních časech“). Letiště Lelystad.

b) Aniž je dotčeno nařízení o letištních časech, získává letecký dopravce prioritu při žádosti o letištní časy pro vzlet nebo přistání na letišti Lelystad, pokud:

— převedl historické letištní časy na letišti Schiphol na jiného leteckého dopravce nebo je vrátil koordinátorovi letištních časů, nebo

— se zaváže, že bude historické letištní časy na letišti Schiphol využívat k provozování transferových letů.

c) Pravidlo popsané v písmenu b) platí pouze pro letištní časy na letišti Schiphol, které byly využívány v předcházejícím odpovídajícím období letového řádu nebo alespoň během tří ze čtyř předcházejících odpovídajících období letového řádu pro lety z bodu do bodu.

(6) Termíny „transferové lety“ a „lety z bodu do bodu“ budou definovány pokynem ministra infrastruktury a vodohospodářství. Kromě toho by měly být definována kritéria, která tyto lety musí splňovat. Lety by měly být podle těchto kritérií klasifikovány každé dva roky a každá nová klasifikace by měla být oznámena alespoň jeden rok před jejím vstupem v platnost. Návrh pokynu, který je založen na tomto oprávnění (srov. 13. až 21. bod odůvodnění) je součástí oznámeného opatření.

(7) Návrh pravidel rozdělení provozu nevyžaduje, aby si dny a časy kapacity využité na letišti Lelystad a dny a časy relevantních letištních časů na letišti Schiphol převáděné, vracené nebo jinak využité v souladu s pravidlem popsaným v 5. bodě odůvodnění písm. b) musely odpovídat.

(8) Letecký dopravce, který se opírá o čl. 2 odst. 2 návrhu vyhlášky (tj. o pravidlo popsané v 5. bodě odůvodnění písm. b), musí informovat ministra, koordinátora letištních časů a případně také přijímajícího leteckého dopravce s uvedením, o které letištní časy na letišti Schiphol jde. Při informování ministra musí letecký dopravce doložit, že jsou splněny požadavky uvedené v čl. 2 odst. 5 návrhu vyhlášky (5. bod odůvodnění písm. c)).

(9) Podle čl. 3 odst. 1 návrhu vyhlášky mají být historické letištní časy vymezené v čl. 2 odst. 2 uvedené vyhlášky (popsané v 5. bodě odůvodnění písm. b)) využívány výlučně pro transferové lety.

(10) Návrh ministerské vyhlášky v čl. 3 odst. 2, 3 a 4 stanoví toto:

„2) V průběhu platnosti této vyhlášky musí letecký dopravce, který drží historické letištní časy uvedené v odstavci 1, vypravit po jejich převodu podle čl. 2. odst. 2 písm. a), respektive před použitím čl. 2 odst. 2 písm. b) na ně, alespoň stejný počet transferových letů jako v odpovídajícím období letového řádu před tím, než tyto letištní časy získal, navýšený o počet rovnající se počtu těchto letištních časů.

Odchylně od prvního pododstavce a za podmínek uvedených v odstavci 3 může takový dopravce počet transferových letů snížit, pokud se sníží celkový počet letištních časů.

3) Aniž je dotčen odstavec 1, nesmí letecký dopravce, který drží historické letištní časy uvedené v odstavci 1, v žádném okamžiku po jejich převodu podle čl. 2 odst. 2 písm. a), respektive před použitím čl. 2 odst. 2 písm. b) na ně snížit podíl transferových letů ze všech letů provozovaných díky jiným letištním časům na letišti Schiphol, oproti podílu, který existoval před tím, než dopravce získal dotčené historické letištní časy.

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

4) Pokud letištní časy na letišti Schiphol drží více než jedna společnost v rámci daného souboru sestávajícího buď:

— z mateřské společnosti a všech jejích dceřiných společností, nebo

— ze všech dceřiných společností téže mateřské společnosti,

považuje se pro účely odstavce 2 a 3 každý takový soubor společností za jednoho leteckého dopravce."

(11) Podle čl. 2 odst. 3 a 4 návrhu ministerské vyhlášky se priorita uvedená v čl. 2 odst. 2 tamtéž (viz 5. bod odůvodnění písm. b)) použije na dvě tranše letištních časů na letišti Lelystad, a to tranše do 10 000 slotů včetně a tranše od 10 001 do 25 000 slotů.

(12) Podle článku 7 vyhlášky vstupuje tato vyhláška v platnost dnem stanoveným královským rozhodnutím, s výjimkou ustanovení čl. 2 odst. 4, které vstupuje v platnost dnem, kdy Evropská komise toto ustanovení schválí samostatným postupem pro podání podle čl. 19 odst. 3 nařízení (ES) č. 1008/2008 a zveřejní rozhodnutí v tom smyslu v *Úředním věstníku Evropské unie*.

(13) Návrh pokynu ministra definuje „transferové lety" odkazem na destinaci každého letu. Kritéria jsou tato:

— průměrný podíl transferových cestujících na všech letech z letiště Schiphol ve výši alespoň 10 %, měřeno za pět kalendářních let před zveřejněním klasifikace, a více než deset letů za rok během tří let před zveřejněním klasifikace, nebo

— destinace v oblastech uvedených v čl. 1 odst. 1 nařízení „Aanwijzingsregeling risicovluchten", které definuje tzv. „rizikové lety" vyžadující celní kontrolu.

(14) Seznam destinací odpovídající těmto kritériím je uveden v příloze 1 návrhu pokynu.

(15) V souladu s čl. 1 odst. 3 návrhu pokynu se destinace neuvedená v příloze 1 považuje za „transferovou destinaci" po požadované období v maximální délce 5 let, pokud je letecká společnost schopna ministru předem doložit, že destinaci bude obsluhovat svými lety průměrným podílem transferových cestujících ve výši alespoň 10 % po požadovaný počet sezón.

(16) Podle čl. 1 odst. 4 návrhu pokynu může letecká společnost v každém případě splnit požadavek stanovený v odstavci 3 doložením, že destinaci obsluhuje lety s průměrným podílem transferových cestujících ve výši alespoň 10 % v průběhu pěti kalendářních let předcházejících žádosti uvedené v odstavci 3, a to z letiště v Evropské unii.

(17) Destinace, které budou považovány za transferové podle odstavce 3, budou zveřejněny ve věstníku vlády.

(18) V příloze 2 pak návrh pokynu ministra dále uvádí seznam destinací označených jako „lety z bodu do bodu", a to na základě těchto kritérií:

— průměrný podíl transferových cestujících u všech letů z letiště Schiphol ve výši méně než 10 %, měřeno za pět kalendářních let před zveřejněním klasifikace;

— více než deset letů za rok během tří let před zveřejněním klasifikace.

(19) Článek 3 návrhu pokynu se týká pravidel pro posouzení důkazů o podílu transferových cestujících, který je relevantní pro uplatnění pokynu.

(20) Podle čl. 3 odst. 1 pokynu mohou být ministru předkládány jakékoli ověřitelné údaje týkající se podílu transferových cestujících u letů a destinací, které pak budou brány v potaz při určování, zda bude let označen za transferový nebo za let z bodu do bodu.

(21) Ustanovení čl. 3 odst. 2 stanoví, že s ohledem na údaje uvedené v odstavci 1 jsou v každém případě cestující, kteří přistávají na letišti Schiphol a odlétají během 24 hodin po příletu do jiné destinace než té, odkud přiletěli, považováni za transferové cestující.

2.2 **Cíl opatření stanovený nizozemskými orgány**

(22) Podle nizozemských orgánů je cílem pravidel rozdělení provozu privilegovat při přidělování kapacity na letišti Schiphol transferové lety. Rozsáhlá síť interkontinentálních destinací by nemohla být obsluhována, pokud by Schiphol nebyl zároveň kontinentálním a interkontinentálním leteckým uzlem. Tyto dvě funkce – obsluhování zámořských destinací a provozování evropské sítě leteckých spojů pro transferové cestující – jsou nedělitelné a tvoří dohromady základy fungování kontinentálního a interkontinentálního uzlu, kterým letiště Schiphol je.

(23) V pozadí tohoto cíle je limit 500 000 pohybů letadel ročně na letišti Schiphol do konce roku 2020, který byl stanoven v tzv. „Aldersově dohodě". Uvedenou dohodu uzavřely v roce 2008 zúčastněné strany (tj. letecké odvětví, veřejná správa a obyvatelé). Jejím cílem je nalézt rovnováhu mezi růstem leteckého odvětví životaschopností a environmentální bezpečností a udržitelností.

(24) Limit 500 000 pohybů ročně byl překročen už v roce 2018. Proto se nizozemské orgány domnívají, že dostupnou kapacitu pro transferové lety na letišti Schiphol lze navýšit pouze rozdělením provozu mezi letiště Schiphol a Lelystad, jelikož Lelystad je schopen odbavovat lety, které nepotřebují takové podmínky a zázemí, jaké jsou k dispozici na letišti Schiphol.

(25) Letiště Lelystad by tak odbavovalo lety z bodu do bodu dosud odbavované Schipholem, čímž by došlo k posílení transferové funkce letiště Schiphol.

(26) Návrh pravidel rozdělení provozu letecké dopravce nenutí, aby svoje lety přesunuli ze Schipholu na Lelystad, ale opírá se spíše o pobídky k přesunu.

(27) Podle nizozemských orgánů je oznámené opatření nutno posuzovat z hlediska vysokého ekonomického a strategického významu zachování velkých leteckých uzlů v Unii. Nizozemské orgány tvrdí, že letiště Schiphol je jedním z největších uzlů v severozápadní části Unie a významným pilířem ekonomiky a propojenosti Nizozemska. V roce 2017 cestovalo z letiště Schiphol nebo na ně 48,6 milionu cestujících z evropských měst a 31 % z nich přestupovalo na Schipholu na další let. Kromě nich prošlo letištěm Schiphol 19,7 milionu neevropských cestujících. Z těch bylo transferových zhruba 60 %. Nizozemské orgány poukazují na to, že Evropská komise uznala význam existence velkých uzlů na území EU ve své vnější politice v oblasti letecké dopravy ([12]).

(28) Nizozemské orgány soudí, že evropská síť leteckých tratí ze Schipholu obsluhujícího kontinentální a interkontinentální destinace je zásadní pro udržení a další rozvoj tohoto silného dopravního uzlu s celounijním významem. Jsou názoru, že funkce uzlu, jakou Schiphol představuje, je vitální veřejný zájem, který musí být zachován a posílen ([13]). To je důležité, jelikož Schiphol je zranitelný vůči oslabením v kontinentální a interkontinentální síti leteckých tratí.

(29) Podle nizozemských orgánů je tato zranitelnost způsobena konkrétně tím, že domácí trh, tj. cestující bydlící v Nizozemsku, je pro interkontinentální a transferový provoz malý. Za druhé pak dopravci, kteří zajišťují interkontinentální a transferový provoz, pro který v určitých situacích, např. u rizikových letů, neexistuje na žádném jiném letišti v Nizozemsku jiná smysluplná alternativa, potřebují specializovanou infrastrukturu. A za třetí, jak tvrdí nizozemské orgány, pokud by letiště přišlo o funkci uzlu, doplácely by na to dlouhé roky sedačková kapacita a frekvence.

(30) Nizozemské orgány dále odkazují na komplexní balíček opatření přijatých k realizaci tzv. „vyváženého přístupu" zavedeného nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 598/2014 ([14]). Tato opatření, jak vysvětlují nizozemské orgány, byla zohledněna ve výše zmíněné Aldersově dohodě z roku 2008 a opětovně potvrzena v Bílé knize o nizozemském letectví (2009), Schipholské akční agendě (2016) a v koaliční dohodě (2017).

(31) Jak je uvedeno výše, prahová hodnota 500 000 pohybů letadel byla na Schipholu dosažena již v roce 2018. Podle nizozemského orgánu navíc dostupnou kapacitu na letišti Eindhoven rychle absorboval dodatečný provoz nepřesunutý z letiště Schiphol. Pobídky, aby letečtí dopravci stěhující se na letiště Eindhoven sami od sebe vrátili koordinátorovi schipholské letištní časy, byly nedostatečné.

([12]) Vnější politika EU v oblasti letecké dopravy – řešení budoucích výzev, COM(2012) 556 final ze dne 27. září 2012.
([13]) Schiphol Action Agenda (2016).
([14]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 598/2014 ze dne 16. dubna 2014 o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Unie v rámci vyváženého přístupu, kterým se zrušuje směrnice 2002/30/ES (Úř. věst. L 173, 12.6.2014, s. 65).

(32) Vzhledem k výše uvedenému považují nizozemské orgány za důležité dále rozvíjet a realizovat balíček opatření. Tato realizace stojí na několika prvcích, konkrétně na: a) dlouhodobé vizi letecké dopravy; b) bezpečnostním opatření; c) opatřeních v oblasti vzdušného prostoru; d) provozních opatřeních; e) opatřeních pro snížení obtěžujících dopadů; f) opatřeních pro udržitelnost a g) opatřeních pro selektivnost.

(33) Pravidla rozdělení provozu jsou součástí širšího plánu rozvoje letiště Lelystad s maximální kapacitou 45 000 pohybů letadel ročně. Tato kapacita bude dosažena ve dvou fázích: první fáze s 25 000 pohyby ročně by měla být dosažena okolo roku 2033. V době svého otevření v roce 2020 letiště Lelystad obslouží za rok maximálně 4 000 vzletů a přistání. V roce 2021 by toto číslo mělo stoupnout na 7 000 a v roce 2022 pak na 10 000. Druhá fáze pak umožní růst do roku 2043 až na 45 000 pohybů ročně.

2.3 **Vyjádření nizozemských orgánů ke slučitelnosti návrhu pravidel rozdělení provozu s článkem 19 nařízení (ES) č. 1008/2008 a s nařízením o letištních časech**

(34) Nizozemské orgány mají za to, že požadavky stanovené v článku 19 nařízení (ES) č. 1008/2008 jsou splněny.

(35) Nizozemské orgány uspořádaly od 16. ledna do 6. února 2019 k návrhu pravidel rozdělení provozu internetovou konzultaci. Na pomoc zúčastněným stranám byly zveřejněny důvodová zpráva a relevantní studie. Z konzultací vyplynuly tyto hlavní obavy ohledně návrhu pravidel rozdělení provozu: a) jejich proporcionalita ve vztahu k nízké kapacitě letiště Lelystad, která omezuje obchodní příležitosti leteckých dopravců, b) jejich možný diskriminační dopad z hlediska typu provozu a identity leteckých dopravců a c) rozdělení tržních sil.

(36) Nizozemské orgány zdůrazňují, že v návaznosti na konzultace se zúčastněnými stranami došlo v mnoha oblastech k revizi návrhu pravidel rozdělení provozu: a) zavedení „ustanovení proti zneužívání“, které má zajistit, aby byl splněn cíl zvýšit mezinárodní konektivitu; b) zvláštní přístup k „rizikovým letům“, tj. letům z určitých destinací, které vyžadují úplnou celní kontrolu po příletu do Nizozemska, tedy letům, které proto musí být odbavovány na letišti Schiphol; a c) vyjasnění ohledně informací potřebných k doložení podílu transferových cestujících u nové destinace.

(37) Pokud jde o dostupnost a infrastrukturu, nizozemské orgány uvádějí, že obě letiště obsluhují aglomeraci Amsterdam a Randstad a že vzdálenost mezi oběma letišti je 57 km po dálnici A6 a cesta trvá 90 minut. Obě letiště jsou propojena rovněž veřejnou dopravou. Cesta vlakem mezi lelystadským centrálním nádražím a amsterodamským centrálním nádražím trvá 38 minut a cesta mezi lelystadským centrálním nádražím a Schipholem pak trvá 42 minut. Cesta autobusem z lelystadského centrálního nádraží na letiště Lelystad trvá 15 minut. Po otevření letiště Lelystad bude mezi centrálním nádražím a letištěm zavedena kyvadlová autobusová doprava a cesta zabere 10 minut. V závislosti na letovém řádu letiště bude tato kyvadlová linka vypravována v intervalu 30 minut. Kromě toho již padlo rozhodnutí, že dálnice A6 na letiště Lelystad bude rozšířena ze dvou na tři pruhy a že v roce 2021 začne výstavba výjezdu z dálnice k letišti.

(38) Nizozemské orgány uvádějí, že letiště Lelystad poskytuje nezbytné služby a je vhodné k odbavování letů ICAO/EASA CAT C ([15]). Disponuje také čtyřmi parkovacími stáními pro letadla. Řízení letového provozu bude zajišťovat LVNL. Letiště bude poskytovat služby pozemního odbavení a odbavení cestujících. Letiště nebude otevřeno pro noční lety a není plánováno zázemí pro nákladní letecký provoz a interkontinentální lety s širokotrupými letadly.

(39) Nizozemské orgány se domnívají, že návrh pravidel rozdělení provozu neomezuje nepřiměřeně obchodní příležitosti, jelikož konkrétně letečtí dopravci nejsou povinni přestěhovat svůj provoz ze Schipholu na Lelystad. Z Lelystadu lze navíc obsluhovat všechny destinace a letový řád povolující lety mezi 6:00 a 23:00 umožňuje flexibilně využít celé toto období.

([15]) Jelikož dráha bude mít šířku 45 m, bude letiště vhodné pro zvláštní letadla jako Boeing 737 a Airbus A320 a A321.

(40) Návrh pravidel rozdělení provozu dává podle nizozemských orgánů leteckým dopravcům příležitost rozvíjet nové trasy. Pokud bude letecký dopravce schopen doložit, že bude obsluhovat novou destinaci z letiště Schiphol lety s alespoň 10 % transferových cestujících, bude taková destinace považována za transferovou destinaci.

(41) Nizozemské orgány předložily studii, kterou provedla konzultační společnost Seo Amsterdam Economics. Studie má nizozemským orgánům pomoci stanovit nejvhodnější prahovou hodnotu pro definování letu jako transferového letu, aby tak byla dosažena rovnováha mezi cílem minimalizovat dopad na trh a maximalizovat účinnost pravidla. Analýza obsahuje celkový počet destinací a pohybů letadel, pohybů letadel a dotčených tras u každé letecké společnosti, která v současnosti operuje z letiště Schiphol. Studie zkoumá účinky různých prahových hodnot na splnění cíle opatření a možnosti, jak by toho jednotlivé letecké společnosti mohly využít k získání priority na letišti Lelystad.

(42) Pokud jde o nové účastníky na trhu, kritéria nařízení o letištních časech se použijí od otevření letiště Lelystad pro obchodní provoz, přičemž se rozumí, že letiště Lelystad bude od té chvíle vedeno jako koordinované letiště. Aniž je dotčeno použití uvedených kritérií, návrh pravidel rozdělení provozu zavádí prioritu v přidělování letištních časů na letišti Lelystad pro ty dopravce, kteří využili čl. 2 odst. 2 vyhlášky.

(43) Návrh pravidel rozdělení provozu nemá za následek přímou ani nepřímou diskriminaci mezi leteckými dopravci na základě státní příslušnosti a identity a ani mezi destinacemi. Návrh pravidel rozdělení provozu je založen na objektivních kritériích a se všemi leteckými dopravci obsluhující konkrétní destinaci je zacházeno rovně, bez diskriminace. Návrh pravidel rozdělení provozu nevyžaduje po leteckých dopravcích, aby přestěhovali lety z letiště Schiphol na letiště Lelystad.

(44) Nizozemské orgány uvádějí, že rozdíl mezi destinacemi neznamená sám o sobě diskriminaci. Tento rozdíl lze objektivně odůvodnit legitimními cíli kvality sítě a propagací funkcí uzlu letiště Schiphol.

(45) Nizozemské orgány soudí, že návrh pravidel rozdělení provozu je proporcionální. Letiště Lelystad bude od svého otevření pro obchodní provoz koordinovaným letištěm a priorita stanovená v návrhu pravidel rozdělení provozu bude použita po použití kritérií pro prioritu uvedených v nařízení o letištních časech. Jakmile letiště Lelystad dosáhne úrovně 10 000 letových pohybů ročně, bude provedeno hodnocení pravidel rozdělení provozu s cílem posoudit jeho dopady. Pravidlo priority by pak bylo rozšířeno na další tranši 15 000 letových pohybů (a tedy na celkem 25 000 pohybů ročně) pouze tehdy, pokud by takové rozšíření schválila Komise.

(46) Nizozemské orgány se domnívají, že oznámená pravidla obsahují záruky, které zajistí, aby pravidla rozdělení provozu dosáhla v budoucnu svých cílů.

(47) Podle nizozemských orgánů nejde opatření nad rámec toho, co je nezbytné k dosažení stanoveného cíle, jelikož pravidlo se týká pouze kapacity na Schipholu získané tímto opatřením, a nikoli jiné nově/nedávno dostupné kapacity na letišti Schiphol.

(48) Podle nizozemských orgánů je transparentnost návrhu pravidel rozdělení provozu zajištěna zvolenou právní formou, tedy ministerskou vyhláškou a pokynem ministra infrastruktury a vodohospodářství.

(49) A závěrem nizozemské orgány konstatují, že návrh pravidel rozdělení provozu není neslučitelný s nařízeními (EHS) č. 95/93 a (ES) č. 1008/2008. Nařízení o letištních časech by bylo dodrženo v plném rozsahu. Skutečnost, že pravidla rozdělení provozu mohou zasahovat do způsobu, jak jsou letištní časy využívány, je zjevná z předchozích rozhodnutí Komise.

3. **VYJÁDŘENÍ PŘEDLOŽENÁ KOMISI ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI**

(50) V reakci na zveřejnění shrnutí zamýšlených změn v *Úředním věstníku Evropské unie* obdržela Komise připomínky od 10 občanů, 5 leteckých dopravců a 1 letiště jakožto od zúčastněných stran, z nichž většina si přála zůstat v anonymitě.

(51) Většina těchto zúčastněných stran tvrdila, že opatření je diskriminační: návrh pravidel rozdělení provozu je založen na elementárním rozlišení „transferových letů“ a „letů z bodu do bodu“. Prahová hodnota 10 % transferových cestujících nevychází z objektivních kritérií a zohledňuje jen informace o transferových cestujících poskytnutých letištěm. Zúčastněné strany upozornily na to, že je obtížné poskytnout údaje za účelem odůvodnění procentního podílu transferových cestujících, a na to, že nizozemské orgány neposkytly dostatek kritérií pro doložení tohoto procentního podílu, což vede k neplatnosti celého opatření.

(52) Zúčastněné strany dále tvrdí, že návrh pravidel rozdělení provozu má diskriminační účinky z hlediska leteckých dopravců, jelikož kvůli rozlišení mezi destinacemi přinese výhody pouze skupině KLM Group ([16]), jejím partnerům v rámci aliance SkyTeam ([17]) a dalším codesharovým partnerům. Definice „transferového letu“ totiž platí pro téměř 86 % destinací obsluhovaných skupinou KLM Group. Tato pravidla omezí možnosti obchodního růstu některých obchodních modelů, např. nízkonákladového modelu a modelu přepravy cestujících do dovolenkových letovisek. Zúčastněné strany se proto domnívají, že návrh pravidel rozdělení provozu není objektivní a proporcionální a jde nad rámec toho, co je nezbytné k dosažení potenciálně legitimního cíle.

(53) Zúčastněné strany rovněž tvrdí, že návrh pravidel rozdělení provozu má diskriminační účinky z hlediska destinací, jelikož *de facto* zvýhodňuje destinace skupiny KLM Group, které tak budou moci růst jak na letišti Schiphol, tak na letišti Lelystad. Jelikož však téměř 86 % ([18]) destinací skupiny KLM Group je označeno jako „transferové lety“, budou moci dále růst na těchto trasách a otevírat nové trasy. Dále pak návrh pravidel rozdělení provozu má v praxi za následek situaci, kdy letečtí dopravci budou muset konkurovat skupině KLM Group/alianci SkyTeam na těch destinacích, kde je postavení KLM Group/SkyTeam nejsilnější díky přípojovým letům na letiště Schiphol.

(54) Zúčastněné strany rovněž zastávají názor, že nebyly splněny podmínky článku 19 nařízení (ES) č. 1008/2008. Letiště regulovaná návrhem pravidel rozdělení provozu neobsluhují stejnou městskou aglomeraci, jelikož podle mínění zúčastněných stran: „i) mezi Amsterodamem a Lelystadem se nacházejí rozsáhlé zemědělské a přírodní oblasti (Natura 2000), a tuto oblast tudíž nelze považovat za souvislou zastavěnou oblast; ii) Lelystad, který má necelých 80 000 obyvatel, je příliš velký na to, aby mohl tvořit součást aglomerace“. Na administrativní úrovni stojí nad oběma městy pouze celostátní vláda.

(55) Dalším argumentem je, že letiště Lelystad momentálně neuspokojuje požadavky týkající se adekvátní dopravní infrastruktury a služeb veřejné dopravy, konkrétně v určitých časových úsecích dne (mezi 6. a 23. hodinou), kdy neexistuje dostatečná dopravní obslužnost. Ve špičce pak navíc přesun z jednoho letiště na druhé trvá více než 90 minut. Omezení počtu pohybů na letišti Lelystad (4 000 pohybů v roce 2020) a to, že letiště není otevřeno leteckým dopravcům specializujícím se na dopravu z bodu do bodu, kteří v současnosti nedrží letištní časy na letišti Schiphol, ohrožuje jejich obchodní příležitosti.

(56) Některé zúčastněné strany tvrdí, že návrh pravidel rozdělení provozu je v rozporu s nařízením o letištních časech, jelikož toto nařízení umožňuje pouze udělit prioritu při přidělování letištních časů prostřednictvím místních pravidel, a pravidla rozdělení provozu priority vytvářet nemohou. Nařízení o letištních časech pak navíc neumožňuje ani propojování letištních časů s destinacemi.

(57) Většina zúčastněných stran poukazuje na hlukové dopady, které s sebou další rozvoj letiště Lelystad přinese, protože vzdušný prostor nad Nizozemskem je plný a protože je nutné zabránit tomu, aby letecký provoz z jednoho letiště narušoval provoz z druhého. Zúčastněné strany tuto situaci přičítají tomu, že nizozemské orgány otálejí s reklasifikací vzdušného prostoru. Pro lety na letiště Lelystad to tím pádem znamená omezení, jelikož musejí letiště podlétávat, a tím zvyšují úroveň hluku. Pak jsou také pochybnosti o ekonomickém významu uzlové funkce letiště Schiphol, a to s odkazem na zprávu Rady pro životní prostředí a infrastrukturu.

(58) Dále pak zúčastněné strany odkazují na dopad velkých letadel na chráněné lokality (divoce žijící druhy, zejména ptáci) a na to, že nizozemské orgány mají odpovědnost předcházet opatřením, která zhoršují podmínky v přírodních stanovištích.

([16]) Skupina KLM Group zahrnuje zcela vlastněné dceřiné společnosti Transavia a Martinair. V roce 2004 se KLM sloučila se společností Air France.

([17]) SkyTeam je aliancí leteckých dopravců, která má v současnosti 20 členů, kteří dohromady obsluhují 1 074 destinací po celém světě.

([18]) Skupina KLM Group drží více než 55 % z celkového ročního počtu letištních časů na letišti Schiphol. Údaje pocházejí od koordinátora letištních časů Airport Coordination Netherlands.

(59) Většina zúčastněných stran má za to, že návrh pravidel rozdělení provozu má významný dopad na poli environmentální udržitelnosti. Nizozemské orgány udělily povolení k výstavbě a následnému provozování letiště Lelystad na základě posouzení vlivů na životní prostředí (EIA) z roku 2014. Některé údaje potřebné ke kalkulaci možných dopadů však byly chybné (např. typy letadel a související hladiny hluku).

(60) Komise od zúčastněných stran neobdržela žádnou připomínku, kterou by vyjádřily podporu návrhu pravidel rozdělení provozu.

4. **PODMÍNKY ČLÁNKU 19 NAŘÍZENÍ (ES) Č. 1008/2008**

(61) V čl. 19 odst. 1 nařízení (ES) č. 1008/2008 se stanoví, že výkon provozních práv by měl podléhat vyhlášeným pravidlům Unie, vnitrostátním, regionálním nebo místním pravidlům vztahujícím se k ochraně, bezpečnosti, ochraně životního prostředí a přidělení volných letištních časů.

(62) Podle čl. 19 odst. 2 může členský stát po konzultaci se zúčastněnými stranami regulovat bez diskriminace mezi cílovými letišti uvnitř Unie a na základě státní příslušnosti nebo totožnosti leteckých dopravců rozdělení letového provozu mezi letišti, jsou-li splněny tyto podmínky:

a) letiště obsluhují stejné město nebo aglomeraci;

b) letiště disponují vhodnou dopravní infrastrukturou poskytující v rámci možností přímé spojení, s nímž je letiště dosažitelné do devadesáti minut, a to i v případě překročení hranic, je-li to nezbytné;

c) letiště jsou propojena mezi sebou a s městem nebo aglomerací, které obsluhují, častou, spolehlivou a účinnou veřejnou dopravou a

d) letiště nabízejí nezbytné služby leteckým dopravcům a neomezují nepřiměřeně jejich obchodní příležitosti.

(63) Jakékoli rozdělení letového provozu mezi dotčenými letišti musí dodržovat zásady proporcionality a transparentnosti a musí být založeno na objektivních kritériích.

(64) Ustanovení čl. 19 odst. 3 nařízení (ES) č. 1008/2008 stanoví, že zúčastněný členský stát informuje Komisi o svém záměru regulovat rozdělení letového provozu nebo změnit stávající pravidlo rozdělení provozu. Dále stanoví, že Komise posoudí uplatňování čl. 19 odst. 1 a 2 a do šesti měsíců od obdržení informace od členského státu a po konzultaci s výborem podle článku 25 nařízení rozhodne, zda členský stát může daná opatření použít. Ve stejném odstavci se pak ještě stanoví, že Komise své rozhodnutí zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie* a že opatření lze použít až po zveřejnění schválení Komise.

5. **POSOUZENÍ KOMISE**

5.1 **Procedurální náležitost: konzultace zúčastněných stran**

(65) V souladu s čl. 19 odst. 2 nařízení (ES) č. 1008/2008 vyžaduje přijetí rozhodnutí o rozdělení letového provozu mezi letišti předchozí „konzultaci se zúčastněnými stranami“. Od 16. ledna do 6. února 2019 nizozemské orgány zveřejnily návrh pravidel rozdělení provozu s možností, aby se k němu zúčastněné strany včetně leteckých dopravců a dotčených letišť vyjádřily. Následné změny v textu návrhu, provedené s ohledem na jeho oznámení Komisi, zohledňují už jen některé obavy vznesené zúčastněnými stranami.

(66) Z toho plyne, že nizozemské orgány splnily požadavek předchozí konzultace se zúčastněnými stranami.

5.2 **Hmotné náležitosti**

5.2.1 *Způsobilost letišť Schiphol a Lelystad k rozdělení provozu podle čl. 19 odst. 2 nařízení (ES) č. 1008/2008*

(67) V čl. 19 odst. 2 prvním pododstavci nařízení (ES) č. 1008/2008 je stanoveno několik požadavků pro to, aby soubor letišť mohl být způsobilý k rozdělení provozu.

(68) Pokud jde o čl. 19 odst. 2 první pododstavec písm. a) nařízení (ES) č. 1008/2008, nizozemské orgány uvádějí, že letiště obsluhují aglomeraci Randstad. Podle čl. 2 bodu 22 uvedeného nařízení se „aglomerací" rozumí městská oblast zahrnující několik měst nebo obcí, které se v důsledku růstu a rozšíření obyvatelstva sloučily do jedné souvislé zastavěné oblasti. Aglomerace Randstad se nachází ve středozápadním Nizozemsku a sestává především ze čtyř největších nizozemských měst (Amsterodam, Rotterdam, Haag a Utrecht) a jejich okolí. Představuje aglomeraci ve smyslu výše uvedené definice a obsluhují ji dvě letiště. Pro účel požadavku stanoveného v čl. 19 odst. 2 prvním pododstavci písm. a) nařízení (ES) č. 1008/2008 je irelevantní fakt, že mezi zastavěnou oblastí a letištěm Lelystad se nacházejí některé zemědělské oblasti.

(69) Pokud jde o čl. 19 odst. 2 první pododstavec písm. b) nařízení, Komise konstatuje, že letiště disponují vhodnou dopravní infrastrukturou poskytující v rámci možností přímé spojení, s nímž je letiště dosažitelné do devadesáti minut, a to i v případě překročení hranic, je-li to nezbytné. Jak letiště Schiphol, tak letiště Lelystad je dostupné ze všech čtyř měst aglomerace po silnici, z čehož téměř po celé délce po dálnici. Podle nizozemských orgánů trvá cesta ze všech čtyř měst aglomerace ne déle než 90 minut. Vzhledem k velikosti aglomerace může být doprava na jedno letiště snazší než na druhé podle toho, ze kterého místa cestující na letiště cestuje. Tato skutečnost však nevylučuje soulad s čl. 19 odst. 2 písm. b) nařízení (ES) č. 1008/2008. Navíc přestože za jistých dopravních podmínek nemusí být možné dopravit se na jedno nebo na druhé letiště do 90 minut, nejistota tohoto druhu je v tomto kontextu nevyhnutelná a nebrání splnění požadavku tohoto ustanovení, tedy že takové spojení musí být poskytnuto „v rámci možností" ([19]).

(70) Letiště Schiphol je pak také obsluhováno železničním spojením, stejně jako železniční stanice Lelystad, odkud bude v patřičnou dobu zřízena kyvadlová autobusová doprava na letiště Lelystad (srov. další bod tohoto rozhodnutí). Jako příklad nizozemské orgány dodávají, že cestovní čas vlakem mezi lelystadským centrálním nádražím na jedné straně a amsterodamským centrálním nádražím a letištěm Schiphol na straně druhé je 42 a 38 minut, zatímco cesta autobusem mezi lelystadským centrálním nádražím a letištěm Lelystad bude trvat 10 minut.

(71) Závěrem lze konstatovat, že požadavky čl. 19 odst. 2 prvního pododstavce písm. b) nařízení (ES) č. 1008/2008 jsou splněny.

(72) Podle čl. 19 odst. 2 prvního pododstavce písm. c) nařízení (ES) č. 1008/2008 mají být dotčená letiště propojena vzájemně a s Amsterodamem a jeho aglomerací častou, spolehlivou a účinnou veřejnou dopravou. Stávající železniční spojení umožňují cestujícím dostat se na letiště Schiphol a na lelystadské centrální nádraží častým a spolehlivým vlakovým spojením. Pokud jde o letiště Lelystad, splnění výše uvedeného požadavku tudíž závisí pouze na zřízení vhodné autobusové linky mezi lelystadským centrálním nádražím a letištěm Lelystad. Podle nizozemských orgánů bude tato linka zřízena v okamžiku otevření letiště Lelystad pro obchodní provoz a autobusy budou letiště obsluhovat v třicetiminutových intervalech. Požadavek stanovený v čl. 19 odst. 2 písm. c) musí tedy být považován za splněný.

(73) V souladu s čl. 19 odst. 2 prvním pododstavcem písm. d) nařízení (ES) č. 1008/2008 nabízejí letiště nezbytné služby leteckým dopravcům. Konkrétně letiště Lelystad je vhodné k odbavování letů ICAO/EASA CAT C zajišťovaných letouny jako je Boeing 737 a Airbus A320/321. Pro provoz bude otevřeno od 6:00 do 23:00 hodin. Letiště bude poskytovat služby pozemního odbavení a odbavení cestujících, jak je obvyklé pro tento druh letiště.

([19]) Nizozemské orgány navíc již rozhodly o tom, že od roku 2021 bude dálnice A6 na letiště Lelystad rozšířena ze dvou na tři jízdní pruhy a že bude postaven výjezd na letiště, což dostupnost letiště dále usnadní.

(74) Podobně pak, v souladu s čl. 19 odst. 2 prvním pododstavcem písm. d) nařízení (ES) č. 1008/2008, návrh pravidel rozdělení provozu neomezuje nepřiměřeně obchodní příležitosti leteckých dopravců. Kromě skutečností uvedených v 73. bodě odůvodnění Komise konstatuje, že jakýkoli přesun letů na letiště Lelystad je dobrovolný, jelikož návrh pravidel rozdělení provozu nestanoví v tomto ohledu povinnost. Uvolněné letištní časy na letišti Schiphol mohou být i nadále používány stejným leteckým dopravcem či skupinou leteckých dopravců k letu z tohoto letiště do transferové destinace, anebo jiným dopravcem, pokud jsou časy vráceny do fondu letištních časů. Fakt, že letiště Lelystad je prioritně určeno pro konkrétní lety přesunuté z letiště Schiphol, nelze považovat za skutečnost nepřiměřeně omezující obchodní příležitosti leteckých dopravců, kteří letiště Lelystad hodlají používat bez takového přesunu. Toto omezení je samým základem tohoto návrhu pravidel rozdělení provozu, jehož účelem je ulevit kapacitním problémům na Schipholu dobrovolným přesunem letů na letiště Lelystad ([20]). Otázka, zda je tato situace slučitelná zejména se zásadou proporcionality, je řešena níže (viz oddíl 5.2.2 tohoto rozhodnutí).

5.2.2 *Proporcionalita, transparentnost, objektivní kritéria a nediskriminace*

5.2.2.1 Úvodní poznámky

(75) Požadavky čl. 19 odst. 2 nařízení (ES) č. 1008/2008 týkající se proporcionality, transparentnosti, objektivní povahy uplatňovaných kritérií a nediskriminace naznačují, že provoz lze rozdělit mezi letiště pouze na základě legitimních cílů, přičemž však členské státy nejsou omezeny, pokud by chtěly konkrétnější cíl.

(76) Vzhledem k podmínkám článku 7 návrhu vyhlášky je toto rozhodnutí omezeno na rozdělení provozu v rozsahu do 10 000 prioritních letištních časů na letišti Lelystad podle čl. 2 odst. 2 a 3 návrhu vyhlášky.

(77) Cílem, na který nizozemské orgány odkazují na podporu jejich návrhu opatření, je posílení role letiště Schiphol jako jednoho z hlavních dopravních uzlů Unie, a to za okolností, kdy toto letiště dosáhlo svého kapacitního limitu 500 000 letových pohybů za rok, stanoveného v Aldersově dohodě (srov. 24. bod odůvodnění). Tento cíl je mezi cíli, které mohou být legitimně sledovány podle článku 19 nařízení (ES) č. 1008/2008. V předchozích rozhodnutí založených na čl. 8 odst. 1 nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ([21]), tedy rozhodnutích Komise č. 95/259/ES ([22]), 98/710/ES ([23]) a 2001/163/ES ([24]), jakož i ve sdělení „Vnější politika EU v oblasti letecké dopravy – řešení budoucích výzev“ ([25]), Komise uznává legitimnost aktivní politiky plánování letišť, pokud je v souladu s obecnými zásadami práva EU. Je zřejmé, že taková politika plánování bere ohled na celou řadu faktorů, které mají podle příslušných úřadů prioritu. Konkrétní opatření, která musí být přijata pro provádění politiky plánování letišť, se pak také mohou lišit v závislosti na jednotlivých letištích. Členský stát může legitimně chtít podpořit rozvoj jednoho letiště na svém území na úkor ostatních letišť umístěných tamtéž. V takovém případě může samotné zavedení omezení přístupu na ostatní letiště představovat přiměřený prostředek k dosažení uvedeného cíle. Zásady proporcionality, transparentnosti a nediskriminace uvedené v čl. 19 odst. 2 nařízení (ES) č. 1008/2008 však musí být splněny, pokud jde o přesná pravidla na podporu dosažení tohoto legitimního cíle.

([20]) Podobná situace srov. rozhodnutí Komise 95/259/ES ze dne 14. března 1995 o postupu uplatnění nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 (věc VII/AMA/9/94 – francouzská pravidla rozdělení provozu pro pařížský letištní systém), Úř. věst. L 162, 13.7.1995, s. 25, oddíl VI.

([21]) Nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8).

([22]) Viz poznámka pod čarou 20.

([23]) Rozhodnutí Komise 98/710/ES ze dne 16. září 1998 o postupu uplatnění nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 (věc VII/AMA/11/98 – italská pravidla rozdělení provozu pro milánský letištní systém) (Úř. věst. L 337, 12.12.1998, s. 42), 45. bod odůvodnění.

([24]) Rozhodnutí Komise 2001/163/ES ze dne 21. prosince 2000 o postupu uplatnění nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 (věc TREN/AMA/12/00 – italská pravidla rozdělení provozu pro milánský letištní systém) (Úř. věst. L 58, 28.2.2001, s. 29), 45. bod odůvodnění.

([25]) Vnější politika EU v oblasti letecké dopravy – řešení budoucích výzev, COM(2012) 556 final ze dne 27. září 2012.

5.2.2.2 Proporcionalita, transparentnost a objektivní kritéria

(78) Pravidla předložená nizozemskými orgány si kladou za cíl vytvořit možnosti pro nahrazení některých letů na letišti Schiphol jinými lety, které jsou vhodnější pro posílení Schipholu jako uzlu. Za tímto účelem rozlišují lety na „transferové“ a „z bodu do bodu“. Podle návrhu pravidel rozdělení provozu se let do určité destinace považuje za „transferový let“, pokud v průběhu referenčního období pěti let alespoň 10 % cestujících letících z letiště Schiphol do této destinace předtím přistálo na letišti Schiphol pod podmínkou, že ve třech letech předcházejících zveřejnění klasifikace bylo operováno více než deset letů ročně.

(79) Naopak „lety z bodu do bodu“ jsou charakterizovány průměrným podílem transferových cestujících na všech letech z letiště Schiphol do dané destinace nižším než 10 % v průběhu referenčního období pěti let pod podmínkou, že ve třech letech předcházejících zveřejnění klasifikace bylo operováno více než deset letů ročně.

(80) Stanovovat takové prahové hodnoty pro rozdělení provozu mezi letišti čl. 19 odst. 2 nařízení (ES) č. 1008/2008 nezakazuje. Výše prahové hodnoty zvolené k tomu, aby se dalo určit, zda do destinace cestuje kritický počet na letišti přestupujících cestujících, může být v zásadě schopná směrovat příslušný provoz na dané letiště a nemusí nutně jít nad rámec toho, co je pro tento účel vyžadováno.

(81) Aby však takové prahové hodnoty vedly v souladu s čl. 19 odst. 2 druhým pododstavcem nařízení (ES) č. 1008/2008 k proporcionálním výsledkům, musí vycházet z objektivního posouzení toho, zda a jak dosahují daného cíle, tj. v daném případě uchovat a rozvíjet letiště Schiphol jako uzel. V tomto ohledu mají členské státy jistou volnost. Jelikož různé prahové hodnoty mohou vést k různým účinkům, musí členské státy, než se rozhodnou pro konkrétní prahovou hodnotu, tyto účinky pečlivě prozkoumat.

(82) Studie konzultační společnosti SEO Amsterdam Economics ([26]) dospěla k závěru, že „nízké prahové hodnoty transferových cestujících vedou k omezenému narušení trhu, zatímco vyšší vedou k selektivnějšímu a účinnějšímu výsledku“. Studie bere 10 % prahovou hodnotu jako výchozí bod a srovnává účinky alternativních prahových hodnot. Pokud by pravidla rozdělení provozu použila tuto prahovou hodnotu, lety společnosti KLM by převážně představovaly lety z bodu do bodu, a to téměř […] pohybů letadel ([…] trasy) ročně. Velmi nízká prahová hodnota (4 % nebo nižší) by pro KLM neznamenala žádný významný rozdíl […], zatímco zejména „dovolenkových“ dopravců by se taková hodnota dotkla významně. Ve srovnání s 10 % prahem by přišli o příležitost získat na letišti Lelystad prioritu pro účel přesunu provozu na toto letiště. U 8 % nebo nižší prahové hodnoty by oproti 10 % hodnotě byla společnost KLM postižena pouze nevýrazně, tj. […]. Pokud by prahové hodnoty byly nastaveny na 15 %, dostala by se KLM pod tlak pravidel rozdělení provozu mnohem více (více než […] pohybů letadel navíc), tj. v absolutním vyjádření za všechny letecké společnosti, které mají domovskou základnu na letišti Schiphol. Při 15 % prahové hodnotě by se jako transferové lety kvalifikovalo zhruba […] % letů společnosti Transavia z letiště Schiphol, zatímco při velmi nízké prahové hodnotě, tj. 2 %, by se kvalifikovalo více než […] % letů společnosti Transavia z letiště Schiphol, z čehož plyne, že tato letecká společnost obsluhuje relativně velký počet destinací, z nichž jen několik kvalifikuje lety do nich jako transferové. Pokud jde o ostatní konkurenty, studie ukazuje, že téměř […] % provozu společnosti easyJet na letišti Schiphol dosahuje 15 % prahové hodnoty. S prahovou hodnotou na této úrovni by nejmenší příležitost získat prioritu na letišti Lelystad pro účel přesunu provozu tam měly ze společností majících letiště Schiphol jako domovskou základnu společnosti Tuifly a Corendon.

(83) S ohledem na tuto analýzu tak mohly nizozemské orgány dospět k závěru, že nejvhodnější rovnováhu představuje prahová hodnota ve výši 10 %. Pro 2 % současných pohybů na letišti Schiphol totiž nabízí možnost přesunu letů „z bodu do bodu“ na letiště Lelystad s jejich následným nahrazením „transferovými“ lety na letišti Schiphol. Z těchto podmínek by s jistotou měla prospěch celá řada leteckých dopravců ([27]).

(84) V tomto ohledu lze prahovou hodnotu považovat za schopnou dosáhnout stanoveného cíle, která by nešla nad rámec toho, co je pro tento účel nezbytné.

([26]) Srov. 41. bod odůvodnění výše.
([27]) Zjištění studie jsou založena na známých destinacích a neberou v potaz možnost dopravců doložit, že jako transferové destinace se kvalifikují i jiné destinace. Srov. 90. bod odůvodnění níže.

(85) Pokud jde o ostatní prvky návrhu pravidel rozdělení provozu, je třeba připomenout, že jakýkoli přesun letů z letiště Schiphol na letiště Lelystad je svou povahou dobrovolný. Za druhé, priorita udělená dotčeným dopravcům na letišti Lelystad, jejímž smyslem je zvýšit možnost takového přesunu, je omezena na 10 000 letištních časů. O možném rozšíření na 25 000 letištních časů se rozhodne zvlášť až po hodnocení; případné rozšíření by bylo použitelné až po odsouhlasení Komisí. Za třetí, článek 3 návrhu vyhlášky zajišťuje, že takto udělenou prioritu mohou využít pouze dopravci, kteří přispívají k posílení letiště Schiphol jako dopravního uzlu – což je hlavní cíl pravidel rozdělení provozu –, zejména díky konverzi letištních časů s cílem využívat je výlučně pro transferové lety. Konkrétně čl. 3 odst. 2 až 4 vyhlášky zajišťují, že pravidla rozdělení provozu plní svůj cíl nezávisle na mobilitě letištních časů (dostupné podle nařízení o letištních časech) a nezávisle na změnách v celkovém počtu letištních časů držených dotčeným dopravcem nebo skupinou dopravců.

(86) Všechna kritéria stanovená v návrhu pravidel rozdělení provozu jsou objektivní a transparentní.

5.2.2.3 Nediskriminace

(87) Podle ustanovení čl. 19 odst. 2 nařízení (ES) č. 1008/2008 nesmí žádné pravidlo rozdělení provozu diskriminovat mezi cílovými letišti (destinacemi) uvnitř Unie ani na základě státní příslušnosti nebo totožnosti leteckých dopravců. Tyto dva zákazy jsou vyjádřením obecné zásady rovného zacházení. Podle ustálené judikatury Soudního dvora Evropské unie ([28]) tato zásada vyžaduje, aby se srovnatelnými situacemi nebylo zacházeno jinak a aby s odlišnými situacemi nebylo zacházeno stejně, ledaže je takové zacházení objektivně odůvodněno.

— **Absence diskriminace mezi cílovými letišti uvnitř Unie**

(88) Návrh pravidel rozdělení provozu rozlišuje mezi „lety z bodu do bodu“ a „transferovými lety“, pouze pokud jde o možnost přesunu pohybů z letiště Schiphol na letiště Lelystad s tím, že na letišti Lelystad mají přesunuté lety určitý stupeň priority. Až na „rizikové lety“, které lze z bezpečnostních důvodů odbavovat pouze na letišti Schiphol, je toto rozlišení neoddělitelně spjato s legitimním cílem konsolidace letiště Schiphol jako uzlového letiště. Jak je vysvětleno výše, návrh pravidel rozdělení provozu je schopen přispět k tomuto cíli a nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné k těmto účelům, a vyplývající kritéria jsou tak svou povahou objektivní. Ve výsledku lze rozlišení považovat za objektivně odůvodněné a nelze je jako takové považovat za diskriminační.

(89) V této souvislosti Komise konstatuje, že kritéria, která nizozemské orgány stanovily pro účely rozlišení mezi dvěma typy destinací, zajišťují, že se všemi destinacemi, které mají stejný účinek na letiště Schiphol jako uzel, je zacházeno rovně.

(90) To platí i pro destinace, které nejsou uvedeny v příloze 1 návrhu pokynu proto, že nesplňují 10 % prahovou hodnotu transferových cestujících, jak plyne z informací, které mají v tuto chvíli nizozemské orgány k dispozici. Dopravci totiž mohou dosáhnout toho, že jedna nebo více těchto destinací bude považována za transferovou destinaci, a to pokud poskytnou příslušné údaje včetně vhodných předpovědí a údajů z jiných evropských letišť (srov. čl. 1 odst. 3 a 4 a článek 3 návrhu vyhlášky) ([29]). Podmínky těchto pravidel jsou takové, že dopravcům nabízejí nejširší možnosti, jak podložit jejich nárok v tomto ohledu, včetně například s využitím údajů o vlastních přípojích ([30]) nebo údajů nasbíraných letištěm.

(91) Ve výsledku lze vyvodit závěr, že návrh pravidel rozdělení provozu nevykazuje diskriminační přístup na základě destinací uvnitř Unie.

— **Absence diskriminace na základě státní příslušnosti nebo totožnosti leteckých dopravců**

(92) Kritéria definovaná pro rozlišení destinací, která jsou svou povahou objektivní, s ohledem na cíl sledovaný opatřením, zajišťují, že neexistuje diskriminace na základě státní příslušnosti nebo totožnosti leteckého dopravce. Se všemi leteckými dopravci je zacházeno rovně na základě stejných kritérií.

([28]) Např. rozsudek ze dne 30. září 2010, *Uzonyi*, C-133/09, ECLI:EU:C:2010:563, bod 31.
([29]) Srov. 15. a 16. bod odůvodnění výše.
([30]) Pomocí takových nástrojů si cestující může rezervovat dva po sobě jdoucí lety, a přesto využít pojištění, pokud je to nutné, například na náhradní spoj nebo na hotelové ubytování v případě zpoždění nebo zrušení letu nebo změny v letovém řádu. Všeobecně známými poskytovateli takových vlastních přípojů jsou služby Dohop (www.dohop.com) a Kiwi (www.kiwi.com).

(93) Jak je podrobně vysvětleno výše, článek 3 návrhu vyhlášky zajišťuje, že takto udělenou prioritu na letišti Lelystad mohou využít pouze dopravci, kteří přispívají k posílení letiště Schiphol jako dopravního uzlu – což je hlavní cíl pravidel rozdělení provozu –, zejména díky konverzi letištních časů s cílem využívat je výlučně pro transferové lety.

5.2.3 *Soulad s pravidly Unie pro přidělování letištních časů*

(94) Podle čl. 19 odst. 1 nařízení (ES) č. 1008/2008 podléhá výkon provozních práv použitelným pravidlům Unie, mimo jiné těch, které se týkají přidělování letištních časů. Tuto záležitost v současnosti řeší nařízení o letištních časech.

(95) Podle nizozemských orgánů z analýzy provedené v souladu s článkem 3 nařízení o letištních časech vyplývá, že na letišti Lelystad vznikne od okamžiku, kdy na něm začne obchodní provoz, nedostatek kapacity. V důsledku toho bude toto letiště určeno jako koordinované letiště v souladu s výše uvedeným ustanovením.

(96) Přidělování letištních časů na koordinovaných letištích musí být v souladu s ostatními ustanoveními uvedeného nařízení, zejména články 8 až 10.

(97) Ustanovení čl. 2 odst. 2 návrhu vyhlášky upřesňuje, že priorita v něm stanovená je poskytována, „aniž je dotčeno nařízení o letištních časech“. Tudíž, jak je vysvětleno důvodové zprávě k vyhlášce, bude použita jen případě žádostí, které zůstanou konfliktní po použití obecně platných kritérií stanovených v uvedeném nařízení.

(98) V tomto ohledu se odkazuje na čl. 10 odst. 6 nařízení o letištních časech. Podle tohoto ustanovení je priorita tam stanovená ve prospěch nových dopravců na koordinovaném letišti poskytnuta, „aniž je dotčen čl. 8 odst. 1 nařízení (EHS) č. 2408/92“. Uvedený čl. 8 odst. 1 nařízení (EHS) č. 2408/92 byl nahrazen čl. 19 odst. 2 nařízení (ES) č. 1008/2008, což je současný právní základ pro zavádění pravidel rozdělení provozu (a jejich posuzování Komisí). Prioritu lze tedy upravovat v kontextu rozdělení provozu zavedeného podle čl. 19 odst. 2 nařízení (ES) č. 1008/2008, je-li taková úprava omezena na to, co je nezbytně nutné pro dosažení cíle dotčených pravidel rozdělení provozu.

(99) V tomto případě se pravidlo priority stanovené v čl. 2 odst. 2 návrhu vyhlášky použije až poté, co byla použita kritéria priority stanovená nařízením o letištních časech, a je omezeno na letištní časy, na které se dosud vztahují pravidla, což odpovídá 10 000 pohybům ([31]). Tato úprava priority nejde nad rámec toho, co je nezbytné k dosažení cíle návrhu pravidel rozdělení provozu, a je tedy slučitelná s nařízením o letištních časech.

(100) Podobně také pravidlo stanovené v článku 3 návrhu vyhlášky, podle nějž letištní časy na letišti Lelystad, na které se vztahuje čl. 2 odst. 2, mohou být použity pouze pro transferové lety, je nedílně obsaženo v rozdělení provozu a je rysem typickým pro jakékoli podobné rozdělení provozu. Proto musí být stejně tak považováno za slučitelné s nařízením o letištních časech.

5.2.4 *Soulad s jinými pravidly Unie*

(101) Komise konstatuje, že jediným předmětem posouzení, které má být provedeno podle článku 19 nařízení (ES) č. 1008/2008, je národní pravidlo, které „[reguluje] rozdělení letového“ provozu“ (čl. 19 odst. 3 první pododstavec). Pokud jde o soulad s odstavcem 1 uvedeného článku, fakt, že letiště Lelystad se pro obchodní provoz otevře v určitém okamžiku, a rozsah tohoto otevření z hlediska možného provozu jsou nezbytnými premisami uvedeného rozdělení provozu. Tyto prvky nejsou součástí samotného rozdělení provozu. Podmínky samotného rozdělení provozu nemohou mít negativní dopad na soulad s pravidly Unie ohledně „ochrany“, „bezpečnosti“ a „ochrany životního prostředí“, jak je uvedeno v čl. 19 odst. 1 nařízení (ES) č. 1008/2008. Tudíž pokud jde o uvedené položky, nevznikají žádné obavy z neslučitelnosti s tímto ustanovením.

6. **ZÁVĚR**

(102) Na základě posouzení skutečností a předpokladů obsažených v oznámení nizozemských orgánů dospěla Komise k závěru, že zamýšlená pravidla rozdělení provozu jsou slučitelná s článkem 19 nařízení (ES) č. 1008/2008,

([31]) Jak je vysvětleno výše (12. a 85. bod odůvodnění), počet dotčených letištních časů na letišti Lelystad bude rozšířen až po posouzení režimu a po zvláštním schválení Komise. Režim zvažovaný v tomto rozhodnutí je omezen na výše uvedený počet 10 000 letištních časů.

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Jediný článek

Opatření stanovená v návrhu ministerské vyhlášky a v návrhu pokynu ministra infrastruktury a vodohospodářství týkající se rozdělení leteckého provozu mezi letištěm Schiphol a letištěm Lelystad, které byly Komisi oznámeny dne 29. března 2019 a pozměněny dopisy ze dne 3. července 2019 a 11. července 2019, se schvalují.

Toto rozhodnutí je určeno Nizozemskému království.

V Bruselu dne 24. září 2019.

Za Komisi
Violeta BULC
členka Komise