ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2019/1585 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 24ης Σεπτεμβρίου 2019

σχετικά με τη θέσπιση κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με το άρθρο 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου στους αερολιμένες Schiphol του Άμστερνταμ και Lelystad του Άμστερνταμ

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2019) 6816]

(Το κείμενο στην ολλανδική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα ([1]), και ιδίως το άρθρο 19 παράγραφος 3,

Κατόπιν διαβουλεύσεων με την επιτροπή που ορίζεται στο άρθρο 25 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Σε συνέχεια προηγούμενης κοινοποίησης, η οποία ακολούθως ανακλήθηκε ([2]), οι αρχές των Κάτω Χωρών ενημέρωσαν την Επιτροπή με μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της 25ης Μαρτίου 2019 ([3]), σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, σχετικά με την πρόθεσή τους να θεσπίσουν ορισμένους κανόνες κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας για τους αερολιμένες Schiphol του Άμστερνταμ και Lelystad του Άμστερνταμ στις Κάτω Χώρες (στο εξής αναφερόμενοι ως «αερολιμένας Schiphol» ή «Schiphol», και «αερολιμένας Lelystad» ή «Lelystad», αντιστοίχως) μέσω της έκδοσης του σχεδίου υπουργικού διατάγματος και του σχεδίου εντολής της υπουργού Υποδομών και Υδάτων. Με μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της 29ης Μαρτίου 2019 ([4]), οι αρχές των Κάτω Χωρών υπέβαλαν τροποποιημένη έκδοση του σχεδίου υπουργικού διατάγματος και του σχεδίου εντολής της υπουργού Υποδομών και Υδάτων ([5]), από κοινού με τα άλλα στοιχεία που περιλαμβάνονταν ήδη στην κοινοποίηση της 25ης Μαρτίου 2019.

(2) Οι πληροφορίες που υποβλήθηκαν στο πλαίσιο αυτό από τις αρχές των Κάτω Χωρών περιλάμβαναν ως παραρτήματα τέσσερις μελέτες: 1) ζήτηση χωρητικότητας στον αερολιμένα Schiphol το 2023· 2) ζήτηση χωρητικότητας στον αερολιμένα Schiphol το 2030· 3) δευτερογενής εμπορία στον αερολιμένα Schiphol ([6]) και 4) διαχωρισμένες δραστηριότητες αεροπορικών εταιρειών.

(3) Η Επιτροπή δημοσίευσε περίληψη των σκοπούμενων κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 12 Απριλίου 2019 ([7]) και κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν παρατηρήσεις.

(4) Με επιστολές της 3ης Ιουλίου 2019 ([8]) και της 11ης Ιουλίου 2019 ([9]), οι αρχές των Κάτω Χωρών υπέβαλαν τροποποίηση της κοινοποίησης, σκοπός της οποίας ήταν να ληφθούν υπόψη οι ανησυχίες που εκφράστηκαν από τις υπηρεσίες της Επιτροπής. Με την ίδια επιστολή της 11ης Ιουλίου 2019, καθώς και με μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου που απεστάλη στις 16 Ιουλίου 2019 ([10]), οι αρχές των Κάτω Χωρών γνωστοποίησαν περαιτέρω πραγματολογικά στοιχεία σχετικά με την κοινοποίηση, τα οποία αφορούσαν την προσβασιμότητα των αερολιμένων, καθώς και τις προθέσεις των εν λόγω αρχών όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα για την έναρξη των εμπορικών δραστηριοτήτων στον αερολιμένα Lelystad.

([1]) ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3.
([2]) Στις 12 Ιουλίου 2018, οι αρχές των Κάτω Χωρών κοινοποίησαν στην Επιτροπή ένα πρώτο σύνολο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας για τους αερολιμένες Schiphol και Lelystad. Η εν λόγω κοινοποίηση ανακλήθηκε από τις αρχές των Κάτω Χωρών στις 4 Δεκεμβρίου 2018.
([3]) Καταχωρίστηκε με αριθμό Ares (2019)2057632
([4]) Καταχωρίστηκε με αριθμό Ares (2019)2256246.
([5]) Aanmelding verkeersverdelingsregel voor de Nederlandse luchthavens Lelystad Airport en Schiphol.
([6]) Οι τρεις μελέτες διενεργήθηκαν από την εταιρεία συμβούλων Seo Amsterdam Economics.
([7]) ΕΕ C 136 της 12.4.2019, σ. 26.
([8]) Καταχωρίστηκε με αριθμό Ares (2019)4236859
([9]) Καταχωρίστηκε με αριθμό Ares (2019)4595066.
([10]) Καταχωρίστηκε με αριθμό Ares (2019) 4595552.

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΣ ΠΟΥ ΤΕΘΗΚΕ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΡΧΕΣ ΤΩΝ ΚΑΤΩ ΧΩΡΩΝ

2.1. **Περιγραφή του μέτρου**

(5) Το σχέδιο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας για την κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ των αερολιμένων Schiphol και Lelystad περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

α) Ο αερολιμένας Lelystad —στον οποίο η άσκηση εμπορικών δραστηριοτήτων θα ξεκινήσει, σύμφωνα με τον σχεδιασμό της κυβέρνησης των Κάτω Χωρών, πριν από το τέλος του 2020— θα χαρακτηριστεί συντονισμένος αερολιμένας κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου ([11]) (στο εξής αναφερόμενος ως ο «κανονισμός για τις χρονοθυρίδες») από την έναρξη ισχύος του υπουργικού διατάγματος. Αερολιμένας Lelystad.

β) Με την επιφύλαξη του κανονισμού για τις χρονοθυρίδες, ένας αερομεταφορέας έχει προτεραιότητα στην εξασφάλιση χρονοθυρίδων στον αερολιμένα Lelystad για απογείωση ή προσγείωση, εφόσον ο εν λόγω αερομεταφορέας:

— έχει μεταβιβάσει ιστορικές χρονοθυρίδες στον αερολιμένα Schiphol σε άλλον αερομεταφορέα ή τις έχει επιστρέψει στον συντονιστή χρονοθυρίδων· ή

— δεσμεύεται να χρησιμοποιεί εφεξής ιστορικές χρονοθυρίδες στον αερολιμένα Schiphol για την εκτέλεση πτήσεων μεταβίβασης.

γ) Ο κανόνας που περιγράφεται στο στοιχείο β) ανωτέρω εφαρμόζεται μόνο σε χρονοθυρίδες στον αερολιμένα Schiphol που χρησιμοποιούνταν κατά την προηγούμενη αντίστοιχη περίοδο προγραμματισμού δρομολογίων ή κατά τρεις τουλάχιστον από τις τέσσερις προηγούμενες αντίστοιχες περιόδους προγραμματισμού δρομολογίων για την εκτέλεση πτήσεων από σημείο σε σημείο.

(6) Οι όροι «πτήσεις μετεπιβίβασης» και «πτήσεις από σημείο σε σημείο» θα οριστούν σε εντολή της υπουργού Υποδομών και Υδάτων. Επιπλέον, θα πρέπει να θεσπιστούν κανόνες σχετικά με τα κριτήρια που θα πρέπει να πληρούν οι εν λόγω πτήσεις. Οι πτήσεις θα πρέπει να ταξινομούνται ανά διετία με βάση τα εν λόγω κριτήρια και κάθε νέα ταξινόμηση θα πρέπει να ανακοινώνεται τουλάχιστον ένα έτος πριν από την έναρξη ισχύος της. Σχέδιο εντολής βάσει της εξουσιοδότησης αυτής αποτελεί μέρος του κοινοποιημένου μέτρου (πρβλ. αιτιολογικές σκέψεις 13 έως 21 κατωτέρω).

(7) Το σχέδιο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας δεν περιλαμβάνει απαίτηση σύμφωνα με την οποία οι ημέρες και οι ώρες της χρησιμοποιούμενης χωρητικότητας στον αερολιμένα Lelystad, αφενός, πρέπει να αντιστοιχούν στις σχετικές χρονοθυρίδες στον αερολιμένα Schiphol, αφετέρου, οι οποίες μεταβιβάζονται, επιστρέφονται ή χρησιμοποιούνται για διαφορετικό σκοπό σύμφωνα με τον κανόνα που περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 5 στοιχείο β) ανωτέρω.

(8) Ο αερομεταφορέας που επικαλείται το άρθρο 2 παράγραφος 2 του σχεδίου διατάγματος [ήτοι τον κανόνα που περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 5 στοιχείο β) ανωτέρω] πρέπει να ενημερώνει σχετικά την υπουργό, τον συντονιστή χρονοθυρίδων και, κατά περίπτωση, τον αερομεταφορέα αποδέκτη, δηλώνοντας τις σχετικές χρονοθυρίδες στον αερολιμένα Schiphol. Στο πλαίσιο της ενημέρωσης της υπουργού, ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδεικνύει ότι πληρούνται οι απαιτήσεις που περιγράφονται στο άρθρο 2 παράγραφος 5 του σχεδίου διατάγματος [αιτιολογική σκέψη 5 στοιχείο γ) ανωτέρω].

(9) Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 του σχεδίου διατάγματος, οι ιστορικές χρονοθυρίδες που καλύπτονται από το άρθρο 2 παράγραφος 2 του εν λόγω σχεδίου [όπως περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 5 στοιχείο β) ανωτέρω] πρέπει να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για πτήσεις μετεπιβίβασης.

(10) Με τις παραγράφους 2, 3 και 4 του άρθρου 3 του σχεδίου υπουργικού διατάγματος προστίθενται οι ακόλουθες διατάξεις:

«(2) Κατά τη διάρκεια της περιόδου εφαρμογής του παρόντος διατάγματος, αερομεταφορέας που διαθέτει ιστορικές χρονοθυρίδες όπως αναφέρονται στην παράγραφο 1 πρέπει να εξυπηρετεί τουλάχιστον τον ίδιο αριθμό πτήσεων μετεπιβίβασης που εξυπηρετούσε κατά την αντίστοιχη περίοδο προγραμματισμού δρομολογίων προτού εξασφαλίσει τις εν λόγω χρονοθυρίδες, κατόπιν της μεταβίβασής τους βάσει του άρθρου 2 παράγραφος 2 στοιχείο α), ή πριν από την εφαρμογή του άρθρου 2 παράγραφος 2 στοιχείο β) σε αυτές τις χρονοθυρίδες, ανάλογα με την περίπτωση, προσαυξημένο κατά αριθμό ίσο με τον αριθμό των εν λόγω χρονοθυρίδων.

Κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο και υπό τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 3, ο εν λόγω αερομεταφορέας δύναται να μειώσει τον αριθμό των πτήσεων μετεπιβίβασης στην περίπτωση που μειωθεί ο συνολικός αριθμός χρονοθυρίδων που διαθέτει.

(3) Αερομεταφορέας ο οποίος διαθέτει ιστορικές χρονοθυρίδες όπως αναφέρονται στην παράγραφο 1, και με την επιφύλαξη της εν λόγω παραγράφου, δεν δύναται σε καμία περίπτωση να μειώσει το ποσοστό των πτήσεων μετεπιβίβασης επί του συνόλου των πτήσεων που εκτελεί με χρήση άλλων χρονοθυρίδων στον αερολιμένα Schiphol, σε σχέση με το ποσοστό που υπήρχε προτού εξασφαλίσει ο αερομεταφορέας τις εν λόγω ιστορικές χρονοθυρίδες, κατόπιν της μεταβίβασής τους βάσει του άρθρου 2 παράγραφος 2 στοιχείο α), ή πριν από την εφαρμογή του άρθρου 2 παράγραφος 2 στοιχείο β) στις εν λόγω χρονοθυρίδες, ανάλογα με την περίπτωση.

([11]) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 1993 σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες (ΕΕ L 14 της 22.1.1993, σ. 1).

(4) Στην περίπτωση που στον αερολιμένα Schiphol διαθέτουν χρονοθυρίδες περισσότερες από μία εταιρείες στο πλαίσιο συγκεκριμένου συνόλου που αποτελείται από

— μητρική εταιρεία και όλες τις θυγατρικές της ή, διαφορετικά,

— όλες τις θυγατρικές εταιρείες της ίδιας μητρικής εταιρείας,

κάθε τέτοιο σύνολο εταιρειών θεωρείται ενιαίος αερομεταφορέας για τους σκοπούς των παραγράφων 2 και 3.»

(11) Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφοι 3 και 4 του σχεδίου υπουργικού διατάγματος, η προτεραιότητα που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 του διατάγματος [αιτιολογική σκέψη 5 στοιχείο β) ανωτέρω] εφαρμόζεται σε δύο σύνολα χρονοθυρίδων στον αερολιμένα Lelystad, και συγκεκριμένα σε ένα πρώτο σύνολο που περιλαμβάνει έως και 10 000 χρονοθυρίδες και στο δεύτερο σύνολο που περιλαμβάνει από 10 001 έως 25 000 χρονοθυρίδες.

(12) Σύμφωνα με το άρθρο 7 του διατάγματος, η έναρξη ισχύος του θα οριστεί σε βασιλική απόφαση, εξαιρουμένου του άρθρου 2 παράγραφος 4, το οποίο θα τεθεί σε ισχύ την ημερομηνία κατά την οποία η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα εγκρίνει τη συγκεκριμένη παράγραφο στο πλαίσιο χωριστής υποβολής σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 και θα δημοσιεύσει την απόφασή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

(13) Το σχέδιο υπουργικής εντολής ορίζει τις «πτήσεις μετεπιβίβασης» με βάση τον προορισμό κάθε πτήσης. Τα κριτήρια είναι τα ακόλουθα:

— μέσο ποσοστό μετεπιβίβασης στο σύνολο των πτήσεων από τον αερολιμένα Schiphol τουλάχιστον 10 %, υπολογιζόμενο κατά τη διάρκεια των πέντε ημερολογιακών ετών που προηγούνται της δημοσίευσης της ταξινόμησης και περισσότερες από δέκα πτήσεις ετησίως κατά τη διάρκεια των τριών ετών που προηγούνται της δημοσίευσης της ταξινόμησης, ή,

— προορισμοί στις περιοχές που ορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 του «Aanwijzingsregeling risicovluchten», όπου προσδιορίζονται οι επονομαζόμενες «πτήσεις που εμφανίζουν επικινδυνότητα» για τις οποίες απαιτείται τελωνειακός έλεγχος.

(14) Στο παράρτημα 1 του σχεδίου εντολής παρατίθενται οι προορισμοί που αντιστοιχούν σε αυτά τα κριτήρια.

(15) Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 3 του σχεδίου εντολής, προορισμός που δεν συμπεριλαμβάνεται στο παράρτημα 1 θα θεωρείται «προορισμός μετεπιβίβασης» για αιτούμενη περίοδο μέγιστης διάρκειας 5 ετών, εάν μια αεροπορική εταιρεία μπορεί να αποδείξει εκ των προτέρων στην υπουργό ότι ο προορισμός θα εξυπηρετείται από τις πτήσεις της με μέσο ποσοστό μετεπιβίβασης τουλάχιστον 10 % για τον αιτούμενο αριθμό περιόδων.

(16) Βάσει του άρθρου 1 παράγραφος 4 του σχεδίου εντολής, μια αεροπορική εταιρεία δύναται, σε κάθε περίπτωση, να πληροί την απαίτηση που προβλέπεται στην παράγραφο 3 αποδεικνύοντας ότι ένας προορισμός εξυπηρετείται από πτήσεις με μέσο ποσοστό μετεπιβίβασης τουλάχιστον 10 % υπολογιζόμενο κατά τη διάρκεια των πέντε ημερολογιακών ετών που προηγούνται της αίτησης που αναφέρεται στην παράγραφο 3, σε αερολιμένα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(17) Οι προορισμοί οι οποίοι θα θεωρούνται προορισμοί μετεπιβίβασης δυνάμει της παραγράφου 3 θα δημοσιευτούν στην Εφημερίδα της κυβέρνησης.

(18) Στο παράρτημα 2 του σχεδίου υπουργικής εντολής απαριθμούνται επίσης οι προορισμοί που χαρακτηρίζονται ως «πτήσεις από σημείο σε σημείο» με βάση τα ακόλουθα κριτήρια:

— μέσο ποσοστό μετεπιβίβασης στο σύνολο των πτήσεων από τον αερολιμένα Schiphol κάτω του 10 %, υπολογιζόμενο κατά τη διάρκεια των πέντε ημερολογιακών ετών που προηγούνται της δημοσίευσης της ταξινόμησης·

— περισσότερες από δέκα πτήσεις ετησίως κατά τη διάρκεια των τριών ετών που προηγούνται της δημοσίευσης της ταξινόμησης.

(19) Το άρθρο 3 του σχεδίου εντολής αφορά κανόνες σχετικά με την αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων του ποσοστού μετεπιβίβασης που έχει σημασία για την εφαρμογή της εντολής.

(20) Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1, τυχόν επαληθεύσιμα στοιχεία σχετικά με το ποσοστό πτήσεων και προορισμών μετεπιβίβασης μπορούν να υποβάλλονται στην υπουργό και θα λαμβάνονται υπόψη κατά τον χαρακτηρισμό πτήσεων είτε ως πτήσεων μετεπιβίβασης ή ως πτήσεων από σημείο σε σημείο.

(21) Στο άρθρο 3 παράγραφος 2 προβλέπεται ότι, σε κάθε περίπτωση, όσον αφορά τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 1, οι επιβάτες που αφικνούνται στον αερολιμένα Schiphol και αναχωρούν, εντός 24 ωρών από την άφιξή τους, προς άλλον προορισμό από αυτόν από τον οποίο αναχώρησε η προηγούμενη πτήση τους, θα θεωρούνται επιβάτες μετεπιβίβασης.

2.2. **Στόχος του μέτρου που προβλέπεται από τις αρχές των Κάτω Χωρών**

(22) Σύμφωνα με τις αρχές των Κάτω Χωρών, ο στόχος του σχεδίου κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας είναι να ευνοούνται οι πτήσεις μετεπιβίβασης κατά την κατανομή της χωρητικότητας στον αερολιμένα Schiphol. Το εκτεταμένο δίκτυο διηπειρωτικών προορισμών δεν θα ήταν δυνατό να εξυπηρετηθεί εάν ο αερολιμένας Schiphol δεν ήταν ένας ηπειρωτικός και διηπειρωτικός κόμβος. Οι δύο λειτουργίες του, ως αερολιμένα που εξυπηρετεί διηπειρωτικούς προορισμούς και ως αερολιμένα που λειτουργεί σε ευρωπαϊκό δίκτυο για τη μετεπιβίβαση επιβατών, είναι αδιαχώριστες και από κοινού διαμορφώνουν τη λειτουργία του Schiphol ως ηπειρωτικού και διηπειρωτικού κόμβου.

(23) Βάση του στόχου αυτού είναι το όριο των 500 000 κινήσεων ετησίως στον αερολιμένα Schiphol έως το τέλος του 2020, το οποίο θεσπίστηκε στη «συμφωνία Alders». Η συμφωνία αυτή συνάφθηκε το 2008 μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών (ήτοι μεταξύ του αεροπορικού κλάδου, των δημόσιων αρχών και των κατοίκων). Στόχος της είναι η επίτευξη ισορροπίας μεταξύ, αφενός, της ανάπτυξης του τομέα των αερομεταφορών και, αφετέρου, της βιωσιμότητας, της περιβαλλοντικής ασφάλειας και της αειφορίας.

(24) Το όριο των 500 000 κινήσεων ετησίως στον αερολιμένα Schiphol συμπληρώθηκε ήδη το 2018. Κατά συνέπεια, οι αρχές των Κάτω Χωρών θεωρούν ότι η χωρητικότητα που είναι διαθέσιμη για την κυκλοφορία μετεπιβίβασης στον αερολιμένα Schiphol μπορεί να αυξηθεί μόνο μέσω της κατανομής εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ του εν λόγω αερολιμένα και του αερολιμένα Lelystad, καθώς ο δεύτερος είναι σε θέση να εξυπηρετήσει κυκλοφορία για την οποία δεν απαιτούνται συνθήκες και εγκαταστάσεις όπως αυτές που διατίθενται στον αερολιμένα Schiphol.

(25) Για τον σκοπό αυτόν, ο αερολιμένας Lelystad θα εξυπηρετεί πτήσεις από σημείο σε σημείο που προέρχονται από τον αερολιμένα Schiphol, ενισχύοντας με τον τρόπο αυτόν τη λειτουργία μετεπιβίβασης του αερολιμένα Schiphol.

(26) Το σχέδιο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας δεν υποχρεώνει τους αερομεταφορείς να μεταφέρουν τις πτήσεις τους από τον αερολιμένα Schiphol αλλά, αντιθέτως, βασίζεται σε κίνητρα για τη μεταφορά της κυκλοφορίας από σημείο σε σημείο.

(27) Σύμφωνα με τις αρχές των Κάτω Χωρών, το κοινοποιημένο μέτρο πρέπει να εξεταστεί υπό το πρίσμα της υψηλής οικονομικής και στρατηγικής σημασίας της διατήρησης σημαντικών κόμβων εντός της Ένωσης. Σύμφωνα με τις αρχές των Κάτω Χωρών, ο αερολιμένας Schiphol αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους κόμβους στο βορειοδυτικό τμήμα της Ένωσης και σημαντικό πυλώνα για την οικονομία και τη συνδεσιμότητα των Κάτω Χωρών. Το 2017, 48,6 εκατομμύρια επιβάτες από ευρωπαϊκές πόλεις ταξίδεψαν από/προς τον αερολιμένα Schiphol και το 31 % από αυτούς μετεπιβιβάστηκε σε άλλη πτήση στον αερολιμένα Schiphol. Επιπλέον, 19,7 εκατομμύρια μη Ευρωπαίοι επιβάτες ταξίδεψαν από/προς τον αερολιμένα Schiphol. Από τους επιβάτες αυτούς, σχεδόν το 60 % ήταν επιβάτες μετεπιβίβασης. Οι αρχές των Κάτω Χωρών αναφέρονται στη σημασία που αποδίδει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην ύπαρξη σημαντικών κόμβων στο έδαφος της ΕΕ στο πλαίσιο της εξωτερικής της πολιτικής αερομεταφορών ([12]).

(28) Οι αρχές των Κάτω Χωρών θεωρούν ότι ένα ευρωπαϊκό δίκτυο δρομολογίων από τον αερολιμένα Schiphol το οποίο εξυπηρετεί ηπειρωτικούς και διηπειρωτικούς προορισμούς είναι απαραίτητο για τη διατήρηση και την ανάπτυξη του ισχυρού αυτού κόμβου της ΕΕ. Πιστεύουν ότι η λειτουργία του Schiphol ως κόμβου συνιστά δημόσιο συμφέρον ζωτικής σημασίας το οποίο πρέπει να διατηρηθεί και να ενισχυθεί ([13]). Η διατήρηση και ενίσχυση της λειτουργίας του είναι σημαντικές δεδομένου ότι ο κόμβος είναι ευάλωτος σε πιθανή μείωση του δικτύου ηπειρωτικών και διηπειρωτικών δρομολογίων.

(29) Σύμφωνα με τις αρχές των Κάτω Χωρών, το ευάλωτο αυτό σημείο του αερολιμένα οφείλεται πιο συγκεκριμένα στο γεγονός ότι η εγχώρια αγορά, η οποία αφορά τους επιβάτες που κατοικούν στις Κάτω Χώρες, για διηπειρωτικές πτήσεις και πτήσεις μετεπιβίβασης είναι μικρή. Δεύτερον, απαιτείται εξειδικευμένη υποδομή για τους αερομεταφορείς που εκτελούν διηπειρωτικές πτήσεις και πτήσεις μετεπιβίβασης, για τις οποίες σε ορισμένες περιπτώσεις, όπως στην περίπτωση πτήσεων που εμφανίζουν επικινδυνότητα, δεν υφίσταται άλλη εύλογη επιλογή αερολιμένα στις Κάτω Χώρες. Τρίτον, οι αρχές των Κάτω Χωρών υποστηρίζουν ότι εάν ο αερολιμένας απολέσει τη λειτουργία του ως κόμβου, αυτό θα έχει μακροχρόνιες αρνητικές επιπτώσεις στη χωρητικότητα σε αριθμό θέσεων και στη συχνότητα δρομολογίων επί σειρά ετών.

(30) Οι αρχές των Κάτω Χωρών παραπέμπουν επίσης στην ολοκληρωμένη δέσμη μέτρων που εγκρίθηκε για την επονομαζόμενη «ισορροπημένη προσέγγιση» η οποία θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 598/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([14]). Τα μέτρα αυτά, όπως εξηγούν οι αρχές των Κάτω Χωρών, αντικατοπτρίζονται στην προαναφερόμενη «συμφωνία Alders» του 2008, και επιβεβαιώθηκαν εκ νέου στη λευκή βίβλο για την αεροπορία των Κάτω Χωρών (2009), στο πρόγραμμα δράσης για τον αερολιμένα Schiphol (2016) και στη συμφωνία συνασπισμού (2017).

(31) Όπως προαναφέρθηκε, το κατώτατο όριο των 500 000 κινήσεων αεροσκαφών στον αερολιμένα Schiphol συμπληρώθηκε ήδη το 2018. Επιπλέον, σύμφωνα με την αρχή των Κάτω Χωρών, η διαθέσιμη χωρητικότητα στον αερολιμένα Eindhoven απορροφήθηκε γρήγορα από την πρόσθετη κυκλοφορία που δεν μετεπιβιβάστηκε στον αερολιμένα Schiphol. Δεν έχουν παρασχεθεί επαρκή κίνητρα στους αερομεταφορείς που μεταφέρθηκαν στον αερολιμένα Eindhoven ώστε να επιστρέψουν με δική τους πρωτοβουλία τις χρονοθυρίδες που διέθεταν στον αερολιμένα Schiphol στον συντονιστή χρονοθυρίδων.

([12]) Εξωτερική πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ – Αντιμετώπιση των μελλοντικών προκλήσεων, COM (2012) 556 final της 27ης Σεπτεμβρίου 2012.

([13]) Πρόγραμμα δράσης για τον αερολιμένα Schiphol (2016).

([14]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 598/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Απριλίου 2014, περί κανόνων και διαδικασιών για την επιβολή περιορισμών λειτουργίας λόγω θορύβου στους αερολιμένες της Ένωσης στο πλαίσιο μιας ισορροπημένης προσέγγισης, και για την κατάργηση της οδηγίας 2002/30/ΕΚ, (ΕΕ L 173 της 12.6.2014, σ. 65).

(32) Σε αυτό το πλαίσιο, οι αρχές των Κάτω Χωρών κρίνουν αναγκαία την περαιτέρω ανάπτυξη και εφαρμογή της δέσμης μέτρων. Η εφαρμογή αυτή διαρθρώνεται με γνώμονα μια σειρά στοιχείων, τα οποία είναι τα εξής: α) μακροπρόθεσμο όραμα των αεροπορικών μεταφορών· β) μέτρο ασφάλειας· γ) μέτρα για τον εναέριο χώρο· δ) επιχειρησιακά μέτρα· ε) μέτρα μείωσης της όχλησης· στ) μέτρα βιωσιμότητας και ζ) μέτρα επιλεκτικότητας.

(33) Οι κανόνες κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας εντάσσονται σε ένα ευρύτερο σχέδιο ανάπτυξης του αερολιμένα Lelystad με μέγιστη χωρητικότητα 45 000 κινήσεων αεροσκαφών ετησίως. Η χωρητικότητα αυτή θα επιτευχθεί σε δύο στάδια: το πρώτο στάδιο ορίζεται στις 25 000 κινήσεις ετησίως, το οποίο θα επιτευχθεί το 2033 περίπου. Κατά την έναρξη λειτουργίας του αερολιμένα Lelystad το 2020, ο αερολιμένας θα εξυπηρετεί ετησίως έως 4 000 απογειώσεις και προσγειώσεις. Ο αριθμός αυτός αναμένεται να αυξηθεί κατ' ανώτατο όριο σε 7 000 το 2021 και σε 10 000 το 2022. Το δεύτερο στάδιο θα καταστήσει εφικτή την επίτευξη αύξησης σε έως 45 000 κινήσεις ετησίως, μέχρι το 2043.

2.3. **Παρατηρήσεις των αρχών των Κάτω Χωρών σχετικά με το συμβιβάσιμο του σχεδίου κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας με το άρθρο 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 και με τον κανονισμό για τις χρονοθυρίδες**

(34) Οι αρχές των Κάτω Χωρών θεωρούν ότι πληρούνται οι απαιτήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008.

(35) Οι αρχές των Κάτω Χωρών διενέργησαν διαβούλευση μέσω του διαδικτύου σχετικά με το σχέδιο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας από τις 16 Ιανουαρίου έως τις 6 Φεβρουαρίου 2019. Δημοσιεύτηκαν επίσης η αιτιολογική έκθεση και οι σχετικές μελέτες προς όφελος των ενδιαφερόμενων μερών. Οι κυριότερες ανησυχίες σχετικά με το σχέδιο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας όπως προέκυψαν από τη διαβούλευση ήταν οι εξής: α) η αναλογικότητα των κανόνων όσον αφορά την περιορισμένη χωρητικότητα στον αερολιμένα Lelystad που περιορίζει τις επιχειρηματικές δυνατότητες των αερομεταφορέων, β) το ενδεχόμενο εισαγωγής διακρίσεων σε σχέση με το είδος της κυκλοφορίας και την ταυτότητα των αερομεταφορέων και γ) η κατανομή των δυνάμεων της αγοράς.

(36) Οι αρχές των Κάτω Χωρών επισημαίνουν ότι, σε συνέχεια της διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη, αναθεώρησαν το σχέδιο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας ως προς τα εξής: α) τη θέσπιση «διάταξης κατά της κατάχρησης» για τη διασφάλιση της επίτευξης του στόχου της αυξημένης διεθνούς συνδεσιμότητας· β) την ειδική μεταχείριση των «πτήσεων που εμφανίζουν επικινδυνότητα», δηλαδή πτήσεων από ορισμένους προορισμούς για τις οποίες απαιτείται πλήρης τελωνειακός έλεγχος κατά την άφιξη στις Κάτω Χώρες και οι οποίες πρέπει, συνεπώς, να εξυπηρετούνται στον αερολιμένα Schiphol· και γ) διευκρινίσεις σχετικά με τις πληροφορίες που απαιτούνται για την απόδειξη του ποσοστού μετεπιβίβασης νέου προορισμού.

(37) Όσον αφορά την προσβασιμότητα και τις υποδομές, οι αρχές των Κάτω Χωρών θεωρούν ότι και οι δύο αερολιμένες εξυπηρετούν το Άμστερνταμ και το αστικό συγκρότημα του Randstad, και ότι η απόσταση μεταξύ των δύο αερολιμένων είναι 57 km μέσω του αυτοκινητοδρόμου A6 και μπορεί να καλυφθεί εντός 90 λεπτών. Οι δύο αερολιμένες συνδέονται επίσης με δημόσιες συγκοινωνίες. Ο χρόνος μετάβασης από τον κεντρικό σταθμό του Lelystad στον κεντρικό σταθμό του Άμστερνταμ σιδηροδρομικώς είναι 38 λεπτά και από τον κεντρικό σταθμό του Lelystad στον αερολιμένα Schiphol 42 λεπτά. Ο κεντρικός σταθμός του Lelystad απέχει από τον αερολιμένα Lelystad 15 λεπτά με λεωφορείο. Με την έναρξη λειτουργίας του αερολιμένα Lelystad θα τεθεί σε λειτουργία υπηρεσία μεταφοράς με ειδικό λεωφορείο μεταξύ του κεντρικού σταθμού του Lelystad και του αερολιμένα Lelystad και η διάρκεια της διαδρομής θα είναι 10 λεπτά. Ανάλογα με το πρόγραμμα πτήσεων του αερολιμένα, τα ειδικά λεωφορεία θα αναχωρούν ανά 30 λεπτά. Επιπλέον, έχει ήδη αποφασιστεί η διαπλάτυνση του αυτοκινητοδρόμου A6 προς τον αερολιμένα Lelystad ώστε να αυξηθούν οι λωρίδες κυκλοφορίας από δύο σε τρεις, καθώς και η κατασκευή εξόδου προς τον αερολιμένα από το 2021.

(38) Οι αρχές των Κάτω Χωρών αναφέρουν ότι ο αερολιμένας Lelystad παρέχει τις αναγκαίες υπηρεσίες και είναι κατάλληλος για τη διαχείριση κυκλοφορίας κατηγορίας Γ των ΔΟΠΑ/EASA ([15]). Επιπλέον, διατίθενται τέσσερις θέσεις στάθμευσης. Ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας θα διασφαλίζεται από την LVNL. Ο αερολιμένας θα παρέχει υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης και εξυπηρέτησης επιβατών. Ο αερολιμένας δεν θα εξυπηρετεί νυκτερινές πτήσεις και δεν έχουν προβλεφθεί εγκαταστάσεις για πτήσεις μεταφοράς εμπορευμάτων και διηπειρωτικές πτήσεις με αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου.

(39) Οι αρχές των Κάτω Χωρών θεωρούν ότι το σχέδιο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας δεν θίγει αδικαιολόγητα τις εμπορικές δυνατότητες, καθώς, συγκεκριμένα, οι αερομεταφορείς δεν υποχρεούνται να μεταφέρουν τη δραστηριότητά τους από τον αερολιμένα Schiphol στον αερολιμένα Lelystad. Επιπλέον, μπορούν να εξυπηρετούνται όλοι οι προορισμοί από τον αερολιμένα Lelystad, και το πρόγραμμα δρομολογίων από τις 6:00 έως τις 23:00 (τοπική ώρα) παρέχει ευελιξία ώστε να είναι δυνατή η χρήση ολόκληρης της περιόδου.

([15]) Δεδομένου ότι ο διάδρομος προσαπογείωσης θα έχει πλάτος 45 μέτρων, ο αερολιμένας θα είναι κατάλληλος για ειδικά αεροσκάφη όπως τα Boeing 737 και τα Airbus A320 και A321.

(40) Σύμφωνα με τις αρχές των Κάτω Χωρών, το σχέδιο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας παρέχει στους αερομεταφορείς δυνατότητες ανάπτυξης νέων δρομολογίων. Όταν αερομεταφορέας μπορεί να αποδείξει ότι θα εξυπηρετεί νέο προορισμό από τον αερολιμένα Schiphol με πτήσεις στις οποίες τουλάχιστον το 10 % των επιβατών θα είναι επιβάτες μετεπιβίβασης, ο προορισμός αυτός θα θεωρείται ότι συμπεριλαμβάνεται στον κατάλογο των προορισμών μετεπιβίβασης.

(41) Οι αρχές των Κάτω Χωρών υποβάλλουν τη μελέτη που διενέργησε η εταιρεία συμβούλων Seo Amsterdam Economics. Σκοπός της μελέτης είναι να συνδράμει τις αρχές των Κάτω Χωρών στον προσδιορισμό του καταλληλότερου κατώτατου ορίου για τον χαρακτηρισμό μιας πτήσης ως πτήσης μετεπιβίβασης, προκειμένου να εξασφαλιστεί ισορροπία μεταξύ του στόχου ελαχιστοποίησης του αντίκτυπου στην αγορά και μεγιστοποίησης της αποτελεσματικότητας του κανόνα. Στην ανάλυση περιλαμβάνεται ο συνολικός αριθμός προορισμών, κινήσεων αεροσκαφών και δρομολογίων που επηρεάζονται σε σχέση με κάθε αεροπορική εταιρεία η οποία εκτελεί επί του παρόντος πτήσεις από τον αερολιμένα Schiphol. Η μελέτη εξετάζει τις επιπτώσεις διαφορετικών κατώτατων ορίων στην επίτευξη του στόχου του μέτρου και στη δυνατότητα των διαφόρων αερομεταφορέων να το χρησιμοποιήσουν για να εξασφαλίσουν προτεραιότητα στον αερολιμένα Lelystad.

(42) Όσον αφορά τις νεοεισερχόμενες εταιρείες, τα κριτήρια του κανονισμού για τις χρονοθυρίδες θα εφαρμόζονται από την έναρξη λειτουργίας του αερολιμένα Lelystad για εμπορικές πτήσεις, με δεδομένο ότι ο αερολιμένας Lelystad θα θεωρείται από τη στιγμή εκείνη συντονισμένος αερολιμένας. Με την επιφύλαξη της εφαρμογής των κριτηρίων αυτών, το σχέδιο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας παρέχει προτεραιότητα κατά την κατανομή των χρονοθυρίδων στον αερολιμένα Lelystad σε αερομεταφορείς που έχουν κάνει χρήση του άρθρου 2 παράγραφος 2 του διατάγματος.

(43) Το σχέδιο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας δεν εισάγει καμία άμεση ή έμμεση διάκριση μεταξύ αερομεταφορέων βάσει εθνικότητας και ταυτότητας ή μεταξύ προορισμών. Το σχέδιο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας βασίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια και όλοι οι αερομεταφορείς που εξυπηρετούν έναν συγκεκριμένο προορισμό αντιμετωπίζονται ισότιμα, χωρίς διακρίσεις. Το σχέδιο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας δεν υποχρεώνει τους αερομεταφορείς να μεταφέρουν πτήσεις από τον αερολιμένα Schiphol στον αερολιμένα Lelystad.

(44) Οι αρχές των Κάτω Χωρών αναφέρουν ότι η διαφοροποίηση μεταξύ των προορισμών δεν εισάγει αυτή καθαυτή διακρίσεις. Η διαφοροποίηση μπορεί να δικαιολογηθεί με αντικειμενικούς όρους, με βάση τους θεμιτούς στόχους της ποιότητας δικτύου και της προώθησης της λειτουργίας του αερολιμένα Schiphol ως κόμβου.

(45) Οι αρχές των Κάτω Χωρών θεωρούν ότι το σχέδιο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας είναι αναλογικό. Ο αερολιμένας Lelystad θα λειτουργεί ως συντονισμένος αερολιμένας μόλις ξεκινήσουν οι εμπορικές δραστηριότητες σε αυτόν και η προτεραιότητα που προβλέπεται στο σχέδιο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας θα εφαρμόζεται μετά την εφαρμογή των κριτηρίων προτεραιότητας του κανονισμού για τις χρονοθυρίδες. Όταν στον αερολιμένα Lelystad θα συμπληρωθεί το επίπεδο των 10 000 κινήσεων ετησίως, θα διενεργηθεί αξιολόγηση του σχεδίου κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας ώστε να εξεταστούν οι επιπτώσεις του. Ο κανόνας προτεραιότητας θα επεκταθεί σε ένα περαιτέρω σύνολο 15 000 κινήσεων (και ως εκ τούτου θα ισχύει σε σύνολο 25 000 κινήσεων ετησίως) μόνον εάν η επέκταση αυτή εγκριθεί από την Επιτροπή.

(46) Οι αρχές των Κάτω Χωρών θεωρούν ότι οι κοινοποιημένοι κανόνες περιέχουν διασφαλίσεις που εγγυώνται την επίτευξη των στόχων των κανόνων στο μέλλον.

(47) Σύμφωνα με τις αρχές των Κάτω Χωρών, το μέτρο δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του στόχου που έχει τεθεί, καθώς ο κανόνας εφαρμόζεται μόνο στη χωρητικότητα του Schiphol που εξασφαλίζεται μέσω αυτού του μέτρου, και σε καμία άλλη νεοαποκτηθείσα χωρητικότητα στον αερολιμένα Schiphol.

(48) Σύμφωνα με τις αρχές των Κάτω Χωρών, η διαφάνεια του σχεδίου κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας διασφαλίζεται από την επιλεχθείσα νομική μορφή, ήτοι υπουργικό διάταγμα και εντολή της υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

(49) Τέλος, οι αρχές των Κάτω Χωρών συμπεραίνουν ότι το σχέδιο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας δεν είναι ασυμβίβαστο με τους κανονισμούς (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 και (ΕΚ) αριθ. 1008/2008. Τηρούνται επίσης πλήρως οι διατάξεις του κανονισμού για τις χρονοθυρίδες. Το γεγονός ότι οι κανόνες κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας μπορούν να παρεμβαίνουν στον τρόπο χρήσης των χρονοθυρίδων είναι προφανές από προηγούμενες αποφάσεις της Επιτροπής.

3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΥΠΕΒΑΛΑΝ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

(50) Σε απάντηση στη δημοσίευση περίληψης των σκοπούμενων τροποποιήσεων στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από 10 πολίτες και 5 αερομεταφορείς και 1 αερολιμένα ως ενδιαφερόμενα μέρη, οι περισσότεροι εκ των οποίων επιθυμούν να παραμείνουν ανώνυμοι.

(51) Τα περισσότερα ενδιαφερόμενα μέρη ισχυρίστηκαν ότι το μέτρο εισάγει διακρίσεις: το σχέδιο κανόνων κατανομής εναέριας κυκλοφορίας βασίζεται σε μια θεμελιώδη διαφοροποίηση μεταξύ «πτήσεων μετεπιβίβασης» και «πτήσεων από σημείο σε σημείο». Το κατώτατο όριο του 10 % επιβατών μετεπιβίβασης δεν βασίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια, αλλά λαμβάνει υπόψη μόνο πληροφορίες σχετικά με τους επιβάτες μετεπιβίβασης που παρέχονται από τον αερολιμένα. Τα ενδιαφερόμενα μέρη έθεσαν το ζήτημα της δυσκολίας παροχής στοιχείων για την αιτιολόγηση του ποσοστού επιβατών μετεπιβίβασης και της έλλειψης κριτηρίων από τις αρχές των Κάτω Χωρών σχετικά με τον τρόπο απόδειξης του ποσοστού αυτού, στοιχεία που καθιστούν το μέτρο ανεφάρμοστο.

(52) Επιπλέον, τα ενδιαφερόμενα μέρη ισχυρίζονται ότι το σχέδιο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας εισάγει διακρίσεις σε σχέση με τους αερομεταφορείς, καθώς μόνον ο όμιλος KLM ([16]), οι εταίροι του από τη συμμαχία αεροπορικών εταιρειών SkyTeam ([17]) και οι εταίροι κοινής εκμετάλλευσης πτήσεων θα επωφεληθούν από το σχέδιο λόγω της διαφοροποίησης μεταξύ προορισμών. Ο ορισμός του όρου «πτήση μετεπιβίβασης» αντιστοιχεί σχεδόν στο 86 % των προορισμών του ομίλου KLM. Με τη θέσπιση των κανόνων αυτών περιορίζονται οι δυνατότητες επιχειρηματικής ανάπτυξης ορισμένων επιχειρηματικών μοντέλων, όπως το μοντέλο χαμηλού κόστους ή ταξιδιών αναψυχής. Επομένως, τα ενδιαφερόμενα μέρη θεωρούν ότι το σχέδιο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας δεν είναι αντικειμενικό και αναλογικό και υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη ενός δυνητικά θεμιτού στόχου.

(53) Τα ενδιαφερόμενα μέρη ισχυρίζονται επίσης ότι το σχέδιο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας εισάγει διακρίσεις σε σχέση με τους προορισμούς, καθώς ευνοεί εκ των πραγμάτων τους προορισμούς του ομίλου KLM, ο οποίος θα είναι σε θέση να αναπτυχθεί από τους αερολιμένες Schiphol και Lelystad. Καθώς σχεδόν το 86 % ([18]) των προορισμών του ομίλου KLM χαρακτηρίζονται ως «πτήσεις μετεπιβίβασης», ο όμιλος θα είναι σε θέση να αναπτυχθεί περαιτέρω στα δρομολόγια αυτά και να δημιουργήσει νέα δρομολόγια. Επιπλέον, το σχέδιο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας στην πράξη έχει ως αποτέλεσμα τη διαμόρφωση μιας κατάστασης όπου οι αερομεταφορείς θα πρέπει να ανταγωνίζονται με τον όμιλο KLM/τη SkyTeam σε αυτούς τους προορισμούς όπου ο όμιλος KLM/η SkyTeam βρίσκονται σε ισχυρότερη θέση λόγω της κίνησης τροφοδότησης στον αερολιμένα Schiphol.

(54) Τα ενδιαφερόμενα μέρη θεωρούν επίσης ότι δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008. Οι αερολιμένες που ρυθμίζονται από το σχέδιο κανόνων κατανομής εναέριας κυκλοφορίας δεν εξυπηρετούν το ίδιο αστικό συγκρότημα, σύμφωνα με τα ενδιαφερόμενα μέρη: «i) υπάρχουν εκτενείς ανοικτές γεωργικές και φυσικές εκτάσεις (Natura 2000) μεταξύ του Άμστερνταμ και του Lelystad και, ως εκ τούτου, δεν πρόκειται για συνεχή οικοδομημένη περιοχή· ii) καθώς αριθμεί περίπου 80 000 κατοίκους, το Lelystad είναι πολύ μεγάλο για να αποτελεί μέρος αστικού συγκροτήματος». Από διοικητική άποψη, και οι δύο πόλεις καλύπτονται απλώς από την ίδια κυβέρνηση σε εθνικό επίπεδο.

(55) Επιπλέον, διατυπώνεται ο ισχυρισμός ότι ο αερολιμένας Lelystad δεν ικανοποιεί επί του παρόντος τις απαιτήσεις σχετικά με επαρκή υποδομή μεταφορών και δρομολόγια συγκοινωνιών, ιδιαίτερα σε ορισμένες περιόδους της ημέρας (6:00 π.μ. και 23:00 μ.μ.) κατά τις οποίες δεν επαρκούν οι συνδέσεις των δημόσιων συγκοινωνιών. Επιπροσθέτως, κατά τις ώρες αιχμής, για τη μεταφορά μεταξύ των δύο αερολιμένων απαιτούνται περισσότερα από 90 λεπτά. Ο περιορισμός του αριθμού κινήσεων στον αερολιμένα Lelystad (4 000 το 2020) και το γεγονός ότι ο αερολιμένας δεν είναι ανοικτός σε αερομεταφορείς οι οποίοι εξειδικεύονται σε πτήσεις από σημείο σε σημείο και δεν διαθέτουν επί του παρόντος χρονοθυρίδες στον αερολιμένα Schiphol, θίγουν τις εμπορικές τους δυνατότητες.

(56) Ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη υποστηρίζουν ότι το σχέδιο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας αντιβαίνει στον κανονισμό για τις χρονοθυρίδες, καθώς ο κανονισμός αυτός επιτρέπει μόνο τη χορήγηση προτεραιοτήτων κατά την κατανομή των χρονοθυρίδων μέσω τοπικών κανόνων, ενώ οι κανόνες κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας δεν μπορούν να δημιουργούν προτεραιότητες. Επιπλέον, σύμφωνα με τον κανονισμό για τις χρονοθυρίδες, οι χρονοθυρίδες δεν επιτρέπεται να συνδέονται με προορισμούς.

(57) Τα περισσότερα ενδιαφερόμενα μέρη αναφέρονται στον αντίκτυπο της περαιτέρω ανάπτυξης του αερολιμένα του Lelystad από την άποψη του θορύβου, καθώς ο εναέριος χώρος των Κάτω Χωρών είναι πλήρης και λόγω της ανάγκης αποφυγής του ενδεχομένου η εναέρια κυκλοφορία από τον ένα αερολιμένα να παρεμβαίνει στην κυκλοφορία του άλλου. Τα ενδιαφερόμενα μέρη αποδίδουν την κατάσταση αυτή στην καθυστέρηση των αρχών των Κάτω Χωρών να αναταξινομήσουν τον εναέριο χώρο. Υπάρχει, συνεπώς, ένας περιορισμός για τις πτήσεις προς τον αερολιμένα του Lelystad που πρέπει να πραγματοποιούνται σε χαμηλό ύψος, με αποτέλεσμα να αυξάνονται τα επίπεδα θορύβου. Επιπλέον, η οικονομική σημασία της λειτουργίας του αερολιμένα Schiphol ως κόμβου αμφισβητείται, με παραπομπή στην έκθεση των συμβουλίων περιβάλλοντος και υποδομών.

(58) Επιπροσθέτως, τα ενδιαφερόμενα μέρη αναφέρονται στις επιπτώσεις των πτήσεων μεγάλων αεροσκαφών σε προστατευόμενες περιοχές (άγρια είδη, ειδικότερα πτηνά) και στην ευθύνη που υπέχουν οι αρχές των Κάτω Χωρών να αποφεύγουν μέτρα που επιδεινώνουν τις συνθήκες σε φυσικούς οικοτόπους.

([16]) Ο όμιλος KLM περιλαμβάνει τις πλήρως ελεγχόμενες θυγατρικές του Transavia και Martinair. Το 2004 η KLM συγχωνεύτηκε με την Air France.

([17]) Η SkyTeam είναι μια συμμαχία αερομεταφορέων που αριθμεί επί του παρόντος 20 μέλη και παρέχει πρόσβαση σε 1 074 προορισμούς παγκοσμίως.

([18]) Ο όμιλος KLM διαθέτει ποσοστό άνω του 55 % του συνόλου των ετήσιων χρονοθυρίδων στον αερολιμένα Schiphol. Τα στοιχεία παρασχέθηκαν από τον οργανισμό συντονισμού αερολιμένων των Κάτω Χωρών Airport Coordination Netherlands (συντονιστής χρονοθυρίδων).

(59) Τα περισσότερα ενδιαφερόμενα μέρη θεωρούν ότι το σχέδιο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας έχει σημαντικές επιπτώσεις στον τομέα της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας. Βάσει εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων που διενεργήθηκε το 2014, οι αρχές των Κάτω Χωρών χορήγησαν άδεια για την κατασκευή και την επακόλουθη λειτουργία του αερολιμένα Lelystad. Ωστόσο, ορισμένα στοιχεία που ήταν απαραίτητα για τον υπολογισμό των πιθανών επιπτώσεων ήταν εσφαλμένα (όπως ο τύπος αεροσκαφών και τα σχετικά επίπεδα θορύβου).

(60) Η Επιτροπή δεν έχει λάβει καμία παρατήρηση από ενδιαφερόμενα μέρη που να υποστηρίζει το σχέδιο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας.

4. **ΟΙ ΟΡΟΙ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 19 ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) ΑΡΙΘ. 1008/2008**

(61) Στο άρθρο 19 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 προβλέπεται ότι η άσκηση των δικαιωμάτων κίνησης θα πρέπει να υπόκειται σε δημοσιευμένους ενωσιακούς, εθνικούς, περιφερειακούς και τοπικούς κανόνες όσον αφορά την ασφάλεια πτήσεων, την προστασία από έκνομες ενέργειες, την προστασία του περιβάλλοντος και την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης αερολιμένα.

(62) Στο άρθρο 19 παράγραφος 2 προβλέπεται ότι κάθε κράτος μέλος, κατόπιν διαβουλεύσεως με τα ενδιαφερόμενα μέρη, μπορεί να ρυθμίζει, δίχως διακρίσεις μεταξύ των προορισμών εντός της Ένωσης ή βάσει της εθνικότητας ή ταυτότητας του αερομεταφορέα, την κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ αερολιμένων που πληρούν τις εξής προϋποθέσεις:

α) εξυπηρετούν την ίδια πόλη ή το ίδιο αστικό συγκρότημα·

β) εξυπηρετούνται από επαρκή υποδομή μεταφορών η οποία παρέχει, κατά το δυνατόν, απευθείας σύνδεση που καθιστά δυνατή την άφιξη στον αερολιμένα εντός 90 λεπτών, μεταξύ άλλων, όταν απαιτείται, σε διασυνοριακή βάση·

γ) συνδέονται μεταξύ τους και με την πόλη ή το αστικό συγκρότημα που εξυπηρετούν με συχνά, αξιόπιστα και αποτελεσματικά δρομολόγια συγκοινωνιών· και

δ) παρέχουν τις αναγκαίες υπηρεσίες στους αερομεταφορείς και δεν θίγουν αδικαιολόγητα τις εμπορικές τους δυνατότητες.

(63) Η κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ των οικείων αερολιμένων είναι σύμφωνη με τις αρχές της αναλογικότητας και της διαφάνειας και βασίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια.

(64) Το άρθρο 19 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 προβλέπει ότι το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά με την πρόθεσή του να ρυθμίσει την κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας ή να τροποποιήσει τον υπάρχοντα κανόνα κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας. Προβλέπει επίσης ότι η Επιτροπή εξετάζει την εφαρμογή των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου και, εντός έξι μηνών από την εκ μέρους των κρατών μελών ενημέρωση, και κατόπιν διαβούλευσης με την επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 25 του κανονισμού, αποφασίζει αν το κράτος μέλος μπορεί να εφαρμόσει τα μέτρα. Σύμφωνα με την ίδια διάταξη, η Επιτροπή δημοσιεύει την απόφασή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και τα μέτρα δεν εφαρμόζονται προτού δημοσιευθεί η έγκριση της Επιτροπής.

5. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

5.1. **Διαδικαστική απαίτηση: διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

(65) Σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, για την έκδοση απόφασης σχετικά με την κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ αερολιμένων απαιτείται προηγούμενη «διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη». Οι αρχές των Κάτω Χωρών δημοσίευσαν το σχέδιο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας παρέχοντας τη δυνατότητα στα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων των ενδιαφερόμενων αερομεταφορέων και αερολιμένων, να εκφράσουν τις απόψεις τους από τις 16 Ιανουαρίου έως τις 6 Φεβρουαρίου 2019. Μετέπειτα τροποποιήσεις στο κείμενο του σχεδίου, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν με σκοπό την κοινοποίησή του στην Επιτροπή, περιορίζονται στη συνεκτίμηση ορισμένων ανησυχιών που διατυπώθηκαν από τα ενδιαφερόμενα μέρη.

(66) Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι οι αρχές των Κάτω Χωρών τήρησαν την απαίτηση προηγούμενης διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

5.2. **Ουσιαστικές απαιτήσεις**

5.2.1. *Επιλεξιμότητα των αερολιμένων Schiphol και Lelystad για κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας βάσει του άρθρου 19 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008*

(67) Στο άρθρο 19 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 προβλέπεται σειρά απαιτήσεων ώστε ένα σύνολο αερολιμένων να είναι επιλέξιμο για κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας.

(68) Όσον αφορά το άρθρο 19 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, οι αρχές των Κάτω Χωρών αναφέρουν ότι οι αερολιμένες εξυπηρετούν το αστικό συγκρότημα Randstad. Σύμφωνα με το άρθρο 2 σημείο 22 του εν λόγω κανονισμού, «αστικό συγκρότημα» είναι αστική περιοχή αποτελούμενη από πόλεις ή κωμοπόλεις, οι οποίες, με την ανάπτυξη του πληθυσμού και την επέκτασή τους, ενοποιήθηκαν κατά τρόπο ώστε να σχηματίζουν μια συνεχή οικοδομημένη περιοχή. Το αστικό συγκρότημα Randstad βρίσκεται στο κεντροδυτικό τμήμα των Κάτω Χωρών και αποτελείται κυρίως από τις τέσσερις μεγαλύτερες πόλεις των Κάτω Χωρών (Άμστερνταμ, Ρότερνταμ, Χάγη και Ουτρέχτη) και τις γύρω περιοχές τους. Συνιστά αστικό συγκρότημα κατά την έννοια του προαναφερόμενου ορισμού και εξυπηρετείται από τους δύο αερολιμένες. Το γεγονός ότι μεταξύ της οικοδομημένης περιοχής και του αερολιμένα Lelystad παρεμβάλλονται ορισμένες γεωργικές εκτάσεις δεν είναι συναφές για τους σκοπούς της απαίτησης που προβλέπεται στο άρθρο 19 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008.

(69) Όσον αφορά το άρθρο 19 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο β) του κανονισμού, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι αερολιμένες εξυπηρετούνται από επαρκή υποδομή μεταφορών η οποία παρέχει, κατά το δυνατόν, απευθείας σύνδεση που καθιστά δυνατή την άφιξη στον αερολιμένα εντός 90 λεπτών, μεταξύ άλλων, όταν απαιτείται, σε διασυνοριακή βάση. Η πρόσβαση σε αμφότερους τους δύο αερολιμένες Schiphol και Lelystad είναι δυνατή και από τις τέσσερις πόλεις του αστικού συγκροτήματος οδικώς σχεδόν εξολοκλήρου μέσω αυτοκινητοδρόμων. Σύμφωνα με τις αρχές των Κάτω Χωρών, ο χρόνος μετάβασης και από τις τέσσερις πόλεις του αστικού συγκροτήματος δεν υπερβαίνει τα 90 λεπτά. Δεδομένου του μεγέθους του αστικού συγκροτήματος, ενδέχεται να είναι ευκολότερη η πρόσβαση στον έναν αερολιμένα αντί του άλλου, ανάλογα με την αρχική θέση του μεταβαίνοντος. Ωστόσο, το γεγονός αυτό δεν αποκλείει τη συμμόρφωση με το άρθρο 19 παράγραφος 2 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008. Επιπλέον, παρότι υπό συγκεκριμένες συνθήκες κυκλοφορίας, ενδέχεται να μην είναι δυνατή η άφιξη σε οποιονδήποτε από τους δύο αερολιμένες εντός 90 λεπτών, αβεβαιότητες αυτού του είδους είναι αναπόφευκτες στο πλαίσιο αυτό και δεν παρεμποδίζουν την τήρηση της απαίτησης της προαναφερόμενης διάταξης, η οποία προβλέπει ότι η εν λόγω σύνδεση πρέπει να παρέχεται «κατά το δυνατόν» ([19]).

(70) Ομοίως, ο αερολιμένας Schiphol εξυπηρετείται από σιδηροδρομική σύνδεση, όπως και ο σταθμός Lelystad από τον οποίο θα δημιουργηθεί σύνδεση με ειδικό λεωφορείο προς τον αερολιμένα Lelystad εν ευθέτω χρόνω (πρβλ. επόμενη αιτιολογική σκέψη της παρούσας απόφασης). Ενδεικτικά, οι αρχές των Κάτω Χωρών προσθέτουν ότι ο χρόνος μετάβασης σιδηροδρομικώς από τον κεντρικό σταθμό του Lelystad στον κεντρικό σταθμό του Άμστερνταμ και στον αερολιμένα Schiphol είναι 42 και 38 λεπτά αντιστοίχως, ενώ η διαδρομή με λεωφορείο από τον κεντρικό σταθμό του Lelystad έως τον αερολιμένα Lelystad διαρκεί 10 λεπτά.

(71) Εν κατακλείδι, μπορεί να υποστηριχθεί ότι τηρούνται οι απαιτήσεις του άρθρου 19 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008.

(72) Σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, οι οικείοι αερολιμένες πρέπει να συνδέονται μεταξύ τους και με το Άμστερνταμ και το αστικό του συγκρότημα με συχνά, αξιόπιστα και αποτελεσματικά δρομολόγια συγκοινωνιών. Οι υφιστάμενες σιδηροδρομικές συνδέσεις παρέχουν στους επιβάτες τη δυνατότητα να μεταβαίνουν στον αερολιμένα Schiphol και στον κεντρικό σταθμό του Lelystad μέσω συχνών και αξιόπιστων σιδηροδρομικών δρομολογίων. Όσον αφορά τον αερολιμένα Lelystad, η τήρηση της προαναφερόμενης απαίτησης εξαρτάται συνεπώς μόνο από την καθιέρωση κατάλληλης λεωφορειακής σύνδεσης μεταξύ του κεντρικού σταθμού του Lelystad και του αερολιμένα Lelystad. Σύμφωνα με τις αρχές των Κάτω Χωρών, η σύνδεση αυτή θα έχει δημιουργηθεί κατά τον χρόνο έναρξης των εμπορικών δραστηριοτήτων στον αερολιμένα Lelystad, στο πλαίσιο της οποίας τα λεωφορεία θα εξυπηρετούν τον αερολιμένα ανά χρονικά διαστήματα των τριάντα λεπτών. Κατά συνέπεια, πρέπει να θεωρηθεί ότι τηρείται η απαίτηση που προβλέπεται στο άρθρο 19 παράγραφος 2 στοιχείο γ).

(73) Σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, οι αερολιμένες παρέχουν τις αναγκαίες υπηρεσίες στους αερομεταφορείς. Εν προκειμένω, ο αερολιμένας Lelystad είναι κατάλληλος για διαχείριση της κυκλοφορίας κατηγορίας Γ των ΔΟΠΑ/EASA, συμπεριλαμβανομένων αεροσκαφών όπως είναι τα Boeing 737 και Airbus A320/321. Ο αερολιμένας θα εξυπηρετεί την κυκλοφορία μεταξύ 6:00 και 23:00 και θα παρέχει υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης και εξυπηρέτησης επιβατών, όπως συμβαίνει συνήθως σε αυτού του είδους τους αερολιμένες.

([19]) Επιπροσθέτως, οι αρχές των Κάτω Χωρών έχουν ήδη αποφασίσει τη διαπλάτυνση του αυτοκινητοδρόμου A6 προς τον αερολιμένα Lelystad ώστε να αυξηθούν οι λωρίδες κυκλοφορίας του από δύο σε τρεις, καθώς και την κατασκευή εξόδου προς τον αερολιμένα από το 2021, στοιχεία που θα διευκολύνουν περαιτέρω την πρόσβαση στον αερολιμένα.

(74) Ομοίως, το σχέδιο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας δεν θίγει αδικαιολόγητα τις εμπορικές δυνατότητες των αερομεταφορέων, σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008. Επιπλέον των στοιχείων που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 73 ανωτέρω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οποιαδήποτε μεταφορά πτήσεων στον αερολιμένα Lelystad γίνεται οικειοθελώς, καθώς το σχέδιο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας δεν προβλέπει σχετική υποχρέωση. Οι χρονοθυρίδες από τις οποίες παραιτούνται οι αερομεταφορείς στον αερολιμένα Schiphol επιτρέπεται να εξακολουθήσουν να χρησιμοποιούνται από τον ίδιο αερομεταφορέα ή την ίδια ομάδα αερομεταφορέων για πτήση από τον εν λόγω αερολιμένα προς προορισμό μετεπιβίβασης, ή από άλλο αερομεταφορέα εάν επιστραφούν στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης χρονοθυρίδων. Το γεγονός ότι ο αερολιμένας Lelystad προορίζεται κατά προτεραιότητα για συγκεκριμένη κυκλοφορία που μεταφέρεται από τον αερολιμένα Schiphol δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι θίγει αδικαιολόγητα τις εμπορικές δυνατότητες των αερομεταφορέων που προτίθενται να χρησιμοποιήσουν τον αερολιμένα Lelystad χωρίς να έχουν προβεί σε τέτοιου είδους μεταφορά. Ο περιορισμός αυτός εμπερικλείεται στη φύση του ισχύοντος σχεδίου κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας, σκοπός του οποίου είναι η αντιμετώπιση των περιορισμών χωρητικότητας στον αερολιμένα Schiphol μέσω οικειοθελούς μεταφοράς κυκλοφορίας στον αερολιμένα Lelystad ([20]). Το ερώτημα αν η κατάσταση αυτή είναι συμβιβάσιμη, ειδικότερα, με την αρχή της αναλογικότητας, αξιολογείται περαιτέρω στη συνέχεια [πρβλ. τμήμα 5.2.2 της παρούσας απόφασης].

5.2.2. *Αναλογικότητα, διαφάνεια, αντικειμενικά κριτήρια και μη εισαγωγή διακρίσεων*

5.2.2.1. Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

(75) Οι απαιτήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 19 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 και αφορούν την αναλογικότητα, τη διαφάνεια, τον αντικειμενικό χαρακτήρα των εφαρμοζόμενων κριτηρίων καθώς και τη μη εισαγωγή διακρίσεων, συνεπάγονται ότι η κυκλοφορία μπορεί να κατανέμεται μεταξύ αερολιμένων μόνο βάσει θεμιτών στόχων, χωρίς όμως να περιορίζεται η επιλογή των κρατών μελών ως προς ειδικότερους στόχους.

(76) Δεδομένων των όρων του άρθρου 7 του σχεδίου διατάγματος, η παρούσα απόφαση περιορίζεται στην κατανομή της κυκλοφορίας εντός των ορίων των 10 000 χρονοθυρίδων προτεραιότητας στον αερολιμένα Lelystad βάσει του άρθρου 2 παράγραφοι 2 και 3 του σχεδίου διατάγματος.

(77) Ο στόχος που επικαλούνται οι αρχές των Κάτω Χωρών προς υποστήριξη του οικείου σχεδίου μέτρου συνίσταται στην ενίσχυση του ρόλου του αερολιμένα Schiphol ως ενός από τους κύριους κόμβους στην Ένωση, υπό συνθήκες στις οποίες ο εν λόγω αερολιμένας έχει συμπληρώσει το όριο χωρητικότητας των 500 000 κινήσεων αεροσκαφών ετησίως, το οποίο καθιερώθηκε μέσω της συμφωνίας Alders (πρβλ. αιτιολογική σκέψη 24 ανωτέρω). Ο στόχος συγκαταλέγεται σε αυτούς που μπορούν νομίμως να επιδιώκονται βάσει του άρθρου 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008. Σε προηγούμενες αποφάσεις βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου ([21]), ήτοι στις αποφάσεις 95/259/ΕΚ ([22]), 98/710/ΕΚ ([23]) και 2001/163/ΕΚ ([24]) της Επιτροπής καθώς και στην ανακοίνωσή της με τίτλο «Εξωτερική πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ – Αντιμετώπιση των μελλοντικών προκλήσεων» ([25]), η Επιτροπή έχει αναγνωρίσει τη νομιμότητα της ενεργής πολιτικής σχεδιασμού για τους αερολιμένες, εφόσον αυτή συμβιβάζεται με τις γενικές αρχές του δικαίου της ΕΕ. Η εν λόγω πολιτική σχεδιασμού μπορεί με τη σειρά της να ενσωματώνει ευρεία ποικιλία διαφόρων πολιτικών προτεραιοτήτων, καθώς και τα ειδικά χαρακτηριστικά του υπό εξέταση συστήματος αερολιμένων. Τα συγκεκριμένα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται για την εφαρμογή της πολιτικής σχεδιασμού μπορεί επίσης να ποικίλλουν μεταξύ διαφορετικών αερολιμένων. Ένα κράτος μέλος μπορεί κατά θεμιτό τρόπο να επιθυμεί να προωθήσει την ανάπτυξη ενός αερολιμένα στην επικράτειά του εις βάρος άλλων αερολιμένων που βρίσκονται στο έδαφός του. Στην περίπτωση αυτή, η επιβολή περιορισμών πρόσβασης στους εν λόγω άλλους αερολιμένες μπορεί να αποτελέσει εξαιρετικά εύλογο τρόπο επιδίωξης του στόχου αυτού. Ωστόσο, πρέπει να εξασφαλίζεται ότι οι συγκεκριμένοι κανόνες που θεσπίζονται με σκοπό την προώθηση του εν λόγω θεμιτού στόχου συμμορφώνονται με τις αρχές της αναλογικότητας, της διαφάνειας και της μη εισαγωγής διακρίσεων που προβλέπονται στο άρθρο 19 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008.

([20]) Για παρόμοια περίπτωση, πρβλ. απόφαση 95/259/ΕΚ της Επιτροπής, της 14ης Μαρτίου 1995, για μια διαδικασία σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου (Υπόθεση VII/AMA/9/94: Οι γαλλικοί κανόνες κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας στο σύστημα αερολιμένων του Παρισιού) (ΕΕ L 162 της 13.7.1995, σ. 25), τμήμα VI.

([21]) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 8).

([22]) Πρβλ. υποσημείωση 20.

([23]) Απόφαση 98/710/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Σεπτεμβρίου 1998, επί διαδικασίας σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου (Υπόθεση VII/AMA/11/98 - Οι ιταλικοί κανόνες κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας στο σύστημα αερολιμένων του Μιλάνου) (ΕΕ L 337 της 12.12.1998, σ. 42), αιτιολογική σκέψη 45.

([24]) Απόφαση 2001/163/ΕΚ της Επιτροπής, της 21ης Δεκεμβρίου 2000, περί διαδικασίας εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου (Υπόθεση TREN/AMA/12/00 — Οι ιταλικοί κανόνες κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας στο σύστημα αερολιμένων του Μιλάνου) (ΕΕ L 58 της 28.2.2001, σ. 29), αιτιολογική σκέψη 45.

([25]) Εξωτερική πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ – Αντιμετώπιση των μελλοντικών προκλήσεων, COM (2012) 556 final της 27ης Σεπτεμβρίου 2012.

5.2.2.2. Αναλογικότητα, διαφάνεια και αντικειμενικά κριτήρια

(78) Σκοπός των κανόνων που υπέβαλαν οι αρχές των Κάτω Χωρών είναι να δημιουργηθούν δυνατότητες για αντικατάσταση ορισμένων πτήσεων στον αερολιμένα Schiphol με άλλες πτήσεις οι οποίες είναι καταλληλότερες για την ενίσχυση του Schiphol ως κόμβου. Για τον σκοπό αυτόν, στους κανόνες γίνεται διαφοροποίηση μεταξύ «πτήσεων μετεπιβίβασης» και «πτήσεων από σημείο σε σημείο». Σύμφωνα με το σχέδιο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας, ένα προορισμός ταξινομείται ως προορισμός «πτήσης μετεπιβίβασης» εάν, κατά μέσο όρο, τουλάχιστον το 10 % των επιβατών που αναχωρούν από τον αερολιμένα Schiphol προς τον εν λόγω προορισμό έχουν προηγουμένως προσγειωθεί στον αερολιμένα Schiphol, κατά τη διάρκεια των προβλεπόμενων περιόδων αναφοράς πέντε ετών, υπό την προϋπόθεση ότι έχουν πραγματοποιηθεί περισσότερες από δέκα πτήσεις ετησίως κατά τη διάρκεια των τριών ετών που προηγούνται της δημοσίευσης της ταξινόμησης.

(79) Αντιθέτως, οι «πτήσεις από σημείο σε σημείο» χαρακτηρίζονται από μέσο ποσοστό μετεπιβίβασης στο σύνολο των πτήσεων από τον αερολιμένα Schiphol προς τον εξεταζόμενο προορισμό μικρότερο του 10 % κατά τη διάρκεια της προβλεπόμενης περιόδου πέντε ημερολογιακών ετών, υπό την προϋπόθεση ότι έχουν πραγματοποιηθεί περισσότερες από δέκα πτήσεις ετησίως κατά τη διάρκεια των τριών ετών που προηγούνται της δημοσίευσης της ταξινόμησης.

(80) Το άρθρο 19 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 δεν αποκλείει τη θέσπιση τέτοιων κατώτατων ορίων για την κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ αερολιμένων. Το επίπεδο του κατώτατου ορίου που επιλέγεται για τον καθορισμό του αν ένας προορισμός δέχεται κρίσιμο αριθμό επιβατών που μετεπιβιβάζονται στον αερολιμένα μπορεί καταρχήν να είναι ικανό να διοχετεύσει τη σχετική κυκλοφορία στον αντίστοιχο αερολιμένα και δεν υπερβαίνει απαραιτήτως τα αναγκαία για τον σκοπό αυτόν.

(81) Ωστόσο, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα εν λόγω κατώτατα όρια αποφέρουν αναλογικά αποτελέσματα, σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, πρέπει να βασίζονται σε αντικειμενική αξιολόγηση σχετικά με το αν και σε ποιον βαθμό επιτυγχάνουν τον επίμαχο στόχο, δηλαδή στην προκειμένη περίπτωση τη διατήρηση και την ανάπτυξη του αερολιμένα Schiphol ως κόμβου. Για τον σκοπό αυτόν, τα κράτη μέλη διαθέτουν έναν βαθμό διακριτικής ευχέρειας. Δεδομένου ότι διαφορετικά κατώτατα όρια μπορούν να έχουν διαφορετικά αποτελέσματα, τα οικεία κράτη μέλη πρέπει να εξετάζουν προσεκτικά τα αποτελέσματα αυτά πριν από τη θέσπιση συγκεκριμένου κατώτατου ορίου.

(82) Η μελέτη που διενέργησε η SEO Amsterdam Economics ([26]) καταλήγει στο συμπέρασμα ότι «ένα χαμηλό κατώτατο όριο μετεπιβιβάσεων οδηγεί σε περιορισμένη στρέβλωση της αγοράς, ενώ υψηλότερα κατώτατα όρια αποφέρουν περισσότερο επιλεκτικά και ουσιαστικά αποτελέσματα». Η μελέτη λαμβάνει ως σημείο αφετηρίας το κατώτατο όριο του 10 % και συγκρίνει τα αποτελέσματα εναλλακτικών κατώτατων ορίων. Εάν οι κανόνες κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας αναφέρονται σε αυτό το κατώτατο όριο, οι πτήσεις της KLM θα συνιστούσαν πτήσεις από σημείο σε σημείο σε σημαντικό βαθμό, ήτοι σε έως σχεδόν […] κινήσεις αεροσκαφών ετησίως ([…] δρομολόγια). Ένα πολύ χαμηλό κατώτατο όριο (4 % ή χαμηλότερο) δεν θα έχει σημαντική επίπτωση για την KLM […], ενώ κυρίως οι αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν πτήσεις στο πλαίσιο ταξιδιών αναψυχής θα επηρεαστούν σε σημαντικό βαθμό. Σε σύγκριση με κατώτατο όριο 10 %, οι τελευταίες θα απολέσουν την ευκαιρία να εξασφαλίσουν προτεραιότητα στον αερολιμένα Lelystad για τον σκοπό της μεταφοράς κυκλοφορίας σε αυτόν. Με κατώτατο όριο 8 % ή χαμηλότερο, η KLM θα επηρεαστεί σε μέτριο μόνο βαθμό σε σύγκριση με το σενάριο του 10 %, […]. Εάν το κατώτατο όριο οριστεί στο 15 %, η KLM θα επηρεαστεί από τους κανόνες κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό (περισσότερες από […] πρόσθετες κινήσεις αεροσκαφών), ήτοι σε απόλυτους όρους περισσότερο από όλες τις αεροπορικές εταιρείες που έχουν ως βάση τον αερολιμένα Schiphol. Με κατώτατο όριο 15 %, περίπου το […] % των πτήσεων της Transavia από τον αερολιμένα Schiphol θα χαρακτηρίζονταν ως πτήσεις μετεπιβίβασης, ενώ με πολύ χαμηλό κατώτατο όριο, δηλαδή 2 %, ποσοστό άνω του […] % των πτήσεων της Transavia από τον αερολιμένα Schiphol θα εντασσόταν στην κατηγορία των πτήσεων μετεπιβίβασης, γεγονός που θα σήμαινε ότι η αεροπορική εταιρεία εξυπηρετεί σχετικά μεγάλο αριθμό προορισμών με λίγους μόνο προορισμούς να δημιουργούν πτήσεις μετεπιβίβασης. Όσον αφορά άλλους ανταγωνιστές, από τη μελέτη προκύπτει ότι σχεδόν το […] % της κυκλοφορίας που παράγεται από την Easyjet στον αερολιμένα Schiphol καλύπτει το κατώτατο όριο του 15 %. Με τη θέσπιση του ορίου στο επίπεδο αυτό, οι Tuifly και Corendon θα είχαν τις λιγότερες δυνατότητες εξασφάλισης προτεραιότητας στον αερολιμένα Lelystad για τον σκοπό της μεταφοράς κυκλοφορίας σε αυτόν, μεταξύ όλων των αερομεταφορέων που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα Schiphol ως βάση.

(83) Με βάση την ανάλυση αυτή, οι αρχές των Κάτω Χωρών δικαίως κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι το κατώτατο όριο του 10 % επιτυγχάνει την κατάλληλη ισορροπία. Για το 2 % των τρεχουσών κινήσεων στον αερολιμένα Schiphol το όριο αυτό παρέχει τη δυνατότητα μεταφοράς πτήσεων «από σημείο σε σημείο» στον αερολιμένα Lelystad, με επακόλουθη αντικατάσταση στον αερολιμένα Schiphol από «πτήσεις μετεπιβίβασης». Διάφοροι αερομεταφορείς θα είναι σε θέση να επωφεληθούν από τους όρους αυτούς με βεβαιότητα ([27]).

(84) Από την άποψη αυτή, το κατώτατο όριο μπορεί να θεωρηθεί ικανό να επιτύχει τον καθορισμένο στόχο και δεν θα υπερβεί τα αναγκαία για τον σκοπό αυτόν.

([26]) Πρβλ. αιτιολογική σκέψη 41 ανωτέρω.

([27]) Τα πορίσματα της μελέτης βασίζονται σε γνωστούς προορισμούς και δεν λαμβάνουν υπόψη τις δυνατότητες των αερομεταφορέων να τεκμηριώσουν ότι άλλοι προορισμοί μπορούν ομοίως να χαρακτηριστούν ως προορισμοί μετεπιβίβασης. Πρβλ. αιτιολογική σκέψη 90 κατωτέρω.

(85) Όσον αφορά τα άλλα στοιχεία του σχεδίου κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας υπενθυμίζεται, αρχικά, ότι οποιαδήποτε μεταφορά πτήσεων από τον αερολιμένα Schiphol στον αερολιμένα Lelystad γίνεται οικειοθελώς. Δεύτερον, η προτεραιότητα που δίδεται στους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς στον αερολιμένα Lelystad και αποσκοπεί στην αύξηση της δυνατότητας πραγματοποίησης αυτής της μεταφοράς, περιορίζεται στις 10 000 χρονοθυρίδες. Πιθανή επέκταση στις 25 000 χρονοθυρίδες θα αποφασιστεί χωριστά κατόπιν αξιολόγησης και θα εφαρμοστεί μόνον έπειτα από τη χορήγηση νέας έγκρισης από την Επιτροπή. Τρίτον, το άρθρο 3 του σχεδίου διατάγματος διασφαλίζει ότι η προτεραιότητα που δίδεται με τον τρόπο αυτόν διατίθεται μόνο σε αερομεταφορείς που συμβάλλουν στην ενίσχυση του αερολιμένα Schiphol ως κόμβου, η οποία αποτελεί τον απώτερο στόχο του σχεδίου κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας, ήτοι με τη μετατροπή χρονοθυρίδων με σκοπό την αποκλειστική τους χρήση για πτήσεις μετεπιβίβασης. Ειδικότερα, με τις παραγράφους 2 έως 4 του άρθρου 3 διασφαλίζεται ότι οι κανόνες κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας εκπληρώνουν τον στόχο τους ανεξάρτητα από την κινητικότητα των χρονοθυρίδων (που διατίθενται βάσει του κανονισμού για τις χρονοθυρίδες) και ανεξάρτητα από αλλαγές στον συνολικό αριθμό των χρονοθυρίδων που διαθέτει ο ενδιαφερόμενος αερομεταφορέας ή η ενδιαφερόμενη ομάδα αερομεταφορέων.

(86) Όλα τα κριτήρια που θεσπίζονται στο σχέδιο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας είναι αντικειμενικά και διαφανή.

5.2.2.3. Μη εισαγωγή διακρίσεων

(87) Σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, οποιοσδήποτε κανόνας κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να μην εισάγει διακρίσεις μεταξύ προορισμών εντός της Ένωσης ούτε διακρίσεις βάσει εθνικότητας ή ταυτότητας των αερομεταφορέων. Οι δύο αυτές απαγορεύσεις συνιστούν εκφράσεις της γενικής αρχής της ίσης μεταχείρισης. Σύμφωνα με την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου της ΕΕ ([28]), η αρχή αυτή επιτάσσει να μην επιφυλάσσεται σε όμοιες καταστάσεις διαφορετική μεταχείριση ούτε σε διαφορετικές καταστάσεις όμοια μεταχείριση, εκτός αν η διαφοροποίηση δικαιολογείται αντικειμενικά.

— **Απουσία διακρίσεων μεταξύ προορισμών εντός της Ένωσης**

(88) Στο σχέδιο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας γίνεται διαφοροποίηση μεταξύ «πτήσεων από σημείο σε σημείο» και «πτήσεων μετεπιβίβασης», μόνον στον βαθμό που αυτή αφορά τη δυνατότητα μεταφοράς κινήσεων από τον αερολιμένα Schiphol στον αερολιμένα Lelystad η οποία συνοδεύεται από έναν βαθμό προτεραιότητας στον δεύτερο αερολιμένα. Πέραν των «πτήσεων που εμφανίζουν επικινδυνότητα» και οι οποίες για λόγους προστασίας από έκνομες ενέργειες μπορούν να εξυπηρετούνται μόνο στον αερολιμένα Schiphol, η διαφοροποίηση αυτή συνδέεται άρρηκτα με τον θεμιτό στόχο της εδραίωσης του αερολιμένα Schiphol ως κόμβου. Όπως αναλύθηκε ανωτέρω, το σχέδιο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας μπορεί να συμβάλει στον στόχο αυτόν και δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για τους σκοπούς αυτούς, ενώ τα σχετικά κριτήρια έχουν αυτά καθαυτά αντικειμενικό χαρακτήρα. Κατά συνέπεια, η διαφοροποίηση μπορεί να θεωρηθεί αντικειμενικά δικαιολογημένη και δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι εισάγει αυτή καθαυτή διακρίσεις.

(89) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα κριτήρια που θεσπίζονται από τις αρχές των Κάτω Χωρών για τους σκοπούς της διαφοροποίησης μεταξύ των δύο ειδών προορισμών διασφαλίζουν ότι επιφυλάσσεται όμοια μεταχείριση για όλους τους προορισμούς οι οποίοι έχουν την ίδια επίπτωση στον αερολιμένα Schiphol ως κόμβου.

(90) Το ίδιο ισχύει και για τους προορισμούς που δεν συμπεριλαμβάνονται στο παράρτημα 1 του σχεδίου εντολής λόγω του γεγονότος ότι δεν συμπληρώνουν το κατώτατο όριο του 10 % όσον αφορά τους επιβάτες μετεπιβίβασης βάσει των πληροφοριών που έχουν μέχρι στιγμής στη διάθεσή τους οι αρχές των Κάτω Χωρών. Οι αερομεταφορείς μπορούν όντως να εξασφαλίσουν την αντιμετώπιση ενός ή περισσοτέρων εκ των εν λόγω προορισμών ως προορισμών πτήσεων μετεπιβίβασης βάσει σχετικών στοιχείων, όπως, για παράδειγμα, κατάλληλες προβλέψεις και δεδομένα που αφορούν άλλους ευρωπαϊκούς αερολιμένες (πρβλ. άρθρο 1 παράγραφοι 3 και 4 και άρθρο 3 του σχεδίου εντολής) ([29]). Οι όροι των εν λόγω κανόνων προσφέρουν στους αερομεταφορείς όσο το δυνατόν ευρύτερες δυνατότητες να αποδείξουν τους ισχυρισμούς τους εν προκειμένω, μεταξύ άλλων, για παράδειγμα, με τη χρήση στοιχείων που αφορούν την οργάνωση ανταποκρίσεων από τους ίδιους τους επιβάτες (self-connection) ([30]) ή στοιχείων που συλλέγονται από τον αερολιμένα.

(91) Κατά συνέπεια, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι το σχέδιο κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας δεν εισάγει διακρίσεις μεταξύ προορισμών εντός της Ένωσης.

— **Απουσία διακρίσεων βάσει εθνικότητας ή ταυτότητας των αερομεταφορέων**

(92) Τα κριτήρια που καθορίζονται για τον διαχωρισμό των προορισμών και τα οποία έχουν αντικειμενικό χαρακτήρα, λαμβανομένου υπόψη του επιδιωκόμενου από το μέτρο στόχου, διασφαλίζουν ότι δεν εισάγονται διακρίσεις βάσει εθνικότητας ή ταυτότητας του αερομεταφορέα. Σε όλους τους αερομεταφορείς επιφυλάσσεται ίση μεταχείριση βάσει των ίδιων κριτηρίων.

([28]) Π.χ. απόφαση της 30ής Σεπτεμβρίου 2010, *Uzonyi*, C-133/09, ECLI EU:C:2010:563, σκέψη 31.
([29]) Πρβλ. αιτιολογικές σκέψεις 15 και 16 ανωτέρω.
([30]) Με τα εν λόγω εργαλεία, οι επιβάτες μπορούν να κάνουν κράτηση σε δύο διαδοχικές πτήσεις και να επωφελούνται από ασφάλιση όπου απαιτείται, ήτοι για αντικατάσταση πτήσης ή παροχή καταλύματος εάν απαιτηθεί λόγω καθυστέρησης, ακύρωσης ή αναπρογραμματισμού πτήσης. Οι «Dohop» (https://www.dohop.com/) και, «Kiwi» (https://www.kiwi.com/en/pages/content/about/) είναι ευρέως γνωστοί πάροχοι τέτοιων υπηρεσιών.

(93) Όπως αναλύθηκε λεπτομερώς ανωτέρω, το άρθρο 3 του σχεδίου διατάγματος διασφαλίζει ότι η προτεραιότητα στον αερολιμένα Lelystad διατίθεται μόνο σε αερομεταφορείς που συμβάλλουν στην ενίσχυση του αερολιμένα Schiphol ως κόμβου, η οποία αποτελεί τον απώτερο στόχο του σχεδίου κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας, ήτοι με τη μετατροπή χρονοθυρίδων με σκοπό την αποκλειστική χρήση τους για πτήσεις μετεπιβίβασης.

5.2.3. *Συμμόρφωση με τους ενωσιακούς κανόνες σχετικά με την κατανομή των χρονοθυρίδων*

(94) Σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, η άσκηση των δικαιωμάτων κίνησης υπόκειται σε εφαρμοστέους ενωσιακούς κανόνες, και κυρίως στους κανόνες που αφορούν την κατανομή των χρονοθυρίδων. Το ζήτημα αυτό ρυθμίζεται επί του παρόντος στον κανονισμό για τις χρονοθυρίδες.

(95) Σύμφωνα με τις αρχές των Κάτω Χωρών, από την ανάλυση που διενεργήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού για τις χρονοθυρίδες προκύπτει ότι θα σημειωθεί έλλειψη χωρητικότητας στον αερολιμένα Lelystad μόλις ξεκινήσει η άσκηση εμπορικών δραστηριοτήτων σε αυτόν. Κατά συνέπεια, θα χαρακτηριστεί ως συντονισμένος αερολιμένας, σύμφωνα με την εν λόγω διάταξη.

(96) Η κατανομή των χρονοθυρίδων σε συντονισμένους αερολιμένες πρέπει να συμμορφώνεται με τις άλλες διατάξεις του εν λόγω κανονισμού, και ειδικότερα με τα άρθρα 8 έως 10.

(97) Στο άρθρο 2 παράγραφος 2 του σχεδίου διατάγματος ορίζεται ότι η προτεραιότητα που προβλέπεται στο διάταγμα «δεν θίγει τον κανονισμό για τις χρονοθυρίδες». Ως αποτέλεσμα, όπως αναλύθηκε στο επεξηγηματικό σημείωμα του σχεδίου διατάγματος, θα εφαρμόζεται μόνο σε περίπτωση αιτήσεων που παραμένουν αντικρουόμενες μετά την εφαρμογή των γενικά εφαρμοστέων κριτηρίων που προβλέπονται στον εν λόγω κανονισμό.

(98) Εν προκειμένω, γίνεται παραπομπή στο άρθρο 10 παράγραφος 6 του κανονισμού για τις χρονοθυρίδες. Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, η προτεραιότητα που προβλέπεται σε αυτήν υπέρ νεοεισερχόμενων εταιρειών σε συντονισμένο αερολιμένα χορηγείται «με την επιφύλαξη του άρθρου 8 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92». Το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 έχει αντικατασταθεί από το άρθρο 19 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, ο οποίος συνιστά την ισχύουσα νομική βάση για τη θέσπιση (και την αξιολόγηση από την Επιτροπή) των κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας. Κατά συνέπεια, είναι δυνατή η προσαρμογή προτεραιότητας στο πλαίσιο κανόνα κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας που θεσπίζεται βάσει του άρθρου 19 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, υπό την προϋπόθεση ότι η προσαρμογή αυτή περιορίζεται στα απολύτως αναγκαία για την επίτευξη του στόχου των εν λόγω κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας.

(99) Στην προκειμένη περίπτωση, ο κανόνας προτεραιότητας που προβλέπεται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 του σχεδίου διατάγματος εφαρμόζεται μόνον αφού εφαρμοστούν τα κριτήρια προτεραιότητας του κανονισμού για τις χρονοθυρίδες και περιορίζεται στις χρονοθυρίδες που καλύπτονται μέχρι στιγμής από τους κανόνες και αντιστοιχούν σε 10 000 κινήσεις ([31]). Αυτή η προσαρμογή της προτεραιότητας δεν υπερβαίνει τα απολύτως αναγκαία για την επίτευξη του στόχου του σχεδίου κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας και είναι, συνεπώς, συμβιβάσιμη με τον κανονισμό για τις χρονοθυρίδες.

(100) Ομοίως, ο κανόνας που προβλέπεται στο άρθρο 3 του σχεδίου διατάγματος βάσει του οποίου οι χρονοθυρίδες που διέπονται από το άρθρο 2 παράγραφος 2 στον αερολιμένα Schiphol μπορούν να χρησιμοποιούνται μόνο για πτήσεις μετεπιβίβασης είναι εγγενής της κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας και συνιστά πράγματι σύνηθες χαρακτηριστικό κάθε τέτοιου είδους κατανομής. Πρέπει, συνεπώς, να θεωρηθεί εξίσου συμβιβάσιμος με τον κανονισμό για τις χρονοθυρίδες.

5.2.4. *Συμμόρφωση με άλλους κανόνες της Ένωσης*

(101) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το μοναδικό αντικείμενο της αξιολόγησης που πρέπει να διενεργηθεί βάσει του άρθρου 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 είναι ο εθνικός κανόνας που «ρυθμίζει την κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας» (άρθρο 19 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο). Όσον αφορά τη συμμόρφωση με την παράγραφο 1 του εν λόγω άρθρου, το γεγονός ότι θα ξεκινήσουν οι εμπορικές δραστηριότητες στον αερολιμένα Lelystad σε δεδομένη χρονική στιγμή, καθώς και το μέγεθος των δραστηριοτήτων αυτών, είναι απαραίτητες προϋποθέσεις για την εν λόγω κατανομή της κυκλοφορίας. Τα στοιχεία αυτά δεν αποτελούν μέρος της κατανομής. Οι όροι της κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας αυτής καθαυτής δεν μπορούν να έχουν αρνητικές επιπτώσεις στη συμμόρφωση με τους ενωσιακούς κανόνες που αφορούν την «ασφάλεια πτήσεων», την «προστασία από έκνομες ενέργειες», την «προστασία του περιβάλλοντος», όπως αναφέρονται στο άρθρο 19 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008. Συνεπώς, δεν προκύπτουν ζητήματα όσον αφορά το συμβιβάσιμο της διάταξης αυτής σε σχέση με τα εν λόγω στοιχεία.

6. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(102) Εν κατακλείδι, βάσει αξιολόγησης των πραγματικών περιστατικών και των παραδοχών που περιλαμβάνονται στην κοινοποίηση των αρχών των Κάτω Χωρών, η Επιτροπή κρίνει ότι οι σκοπούμενοι κανόνες κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας συμβιβάζονται με το άρθρο 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008.

([31]) Όπως αναλύθηκε ανωτέρω (αιτιολογικές σκέψεις 12 και 85), αύξηση του αριθμού των οικείων χρονοθυρίδων στον αερολιμένα Lelystad θα πραγματοποιηθεί μόνο κατόπιν αξιολόγησης του καθεστώτος και μόνον έπειτα από χωριστή έγκριση της Επιτροπής. Το καθεστώς που εξετάζεται στην παρούσα απόφαση περιορίζεται στον προαναφερόμενο αριθμό των 10 000 χρονοθυρίδων.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο μόνον

Με την παρούσα απόφαση εγκρίνονται τα μέτρα που προβλέπονται στο σχέδιο υπουργικού διατάγματος και στο σχέδιο εντολής της υπουργού Υποδομών και Υδάτων σχετικά με την κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας στους αερολιμένες Lelystad και Schiphol, όπως κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή στις 29 Μαρτίου 2019 και τροποποιήθηκαν με τις επιστολές της 3ης Ιουλίου 2019 και 11ης Ιουλίου 2019.

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο των Κάτω Χωρών.

Βρυξέλλες, 24 Σεπτεμβρίου 2019.

Για την Επιτροπή
Violeta BULC
Μέλος της Επιτροπής