PÄÄTÖKSET

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOPÄÄTÖS (EU) 2019/1585,

annettu 24 päivänä syyskuuta 2019,

lentoasemia Amsterdam Schiphol ja Amsterdam Lelystad koskevien liikenteenjakamissääntöjen vahvistamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan mukaisesti

(tiedoksiannettu numerolla C(2019) 6816)

(Ainoastaan hollanninkielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä 24 päivänä syyskuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008 ([1]) ja erityisesti sen 19 artiklan 3 kohdan,

on kuullut asetuksen (EY) N:o 1008/2008 25 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua komiteaa,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

(1) Aiemmin tekemänsä ja myöhemmin perumansa ilmoituksen jälkeen ([2]) Alankomaiden viranomaiset ilmoittivat komissiolle 25 päivänä maaliskuuta 2019 ([3]) sähköpostitse asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 3 kohdan mukaisesti aikomuksestaan vahvistaa Alankomaissa tiettyjä liikenteenjakamissääntöjä lentoasemia Amsterdam Schiphol ja Amsterdam Lelystad, jäljempänä 'Schipholin lentoasema' tai 'Schiphol' ja 'Lelystadin lentoasema' tai 'Lelystad', varten hyväksymällä luonnoksen ministeriön asetukseksi ja luonnoksen infrastruktuuri- ja vesihuolto-ministerin määräykseksi. Alankomaiden viranomaiset toimittivat sähköpostitse 29 päivänä maaliskuuta 2019 ([4]) muutetun version luonnoksesta ministeriön asetukseksi ja luonnoksesta infrastruktuuri- ja vesihuoltoministerin määräykseksi ([5]) sekä muut 25 päivänä maaliskuuta 2019 tehtyyn ilmoitukseen jo sisältyneet asiakirjat.

(2) Alankomaiden viranomaisten näin toimittamat tiedot sisälsivät liitteinä neljä tutkimusta: 1) Capacity demand at Schiphol in 2023, 2) Capacity demand at Schiphol in 2030, 3) Secondary trading at Schiphol ([6]) ja 4) Airline split operations.

(3) Komissio julkaisi suunnitelluista liikenteenjakamissäännöistä tiivistelmän *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* 12 päivänä huhtikuuta 2019 ([7]) ja pyysi asianomaisia osapuolia esittämään niistä huomautuksia.

(4) Alankomaiden viranomaiset toimittivat 3 päivänä heinäkuuta 2019 ([8]) ja 11 päivänä heinäkuuta 2019 ([9]) päivätyillä kirjeillä ilmoitusta koskeva muutoksen, jossa pyrittiin ottamaan huomioon komission yksiköiden esiin tuomat ongelmat. Lisäksi Alankomaiden viranomaiset esittivät samassa 11 päivänä heinäkuuta 2019 päivätyssä kirjeessä sekä 16 päivänä heinäkuuta 2019 lähetetyssä sähköpostiviestissä ([10]) muita ilmoituksen kannalta merkityksellisiä tosiasioita, jotka koskivat lentoasemien kulkuyhteyksiä, ja ne ilmoittivat myös suunnittelemastaan ajankohdasta, jolloin Lelystadin lentoasema avattaisiin kaupalliselle lentotoiminnalle.

([1]) EUVL L 293, 31.10.2008, s. 3.
([2]) Alankomaiden viranomaiset ilmoittivat komissiolle 12 päivänä heinäkuuta 2018 ensimmäisistä Schipholin ja Lelystadin lentoasemia koskevista liikenteenjakamissäännöistä. Ne peruivat ilmoituksen 4 päivänä joulukuuta 2018.
([3]) Kirjattu numerolla Ares (2019)2057632.
([4]) Kirjattu numerolla Ares (2019)2256246.
([5]) Aanmelding verkeersverdelingsregel voor de Nederlandse luchthavens Lelystad Airport en Schiphol.
([6]) Nämä kolme tutkimusta teki konsulttiyritys Seo Amsterdam Economics.
([7]) EUVL C 136, 12.4.2019, s. 26.
([8]) Kirjattu numerolla Ares (2019)4236859.
([9]) Kirjattu numerolla Ares (2019)4595066.
([10]) Kirjattu numerolla Ares (2019)4595552.

2. ALANKOMAIDEN VIRANOMAISTEN ESITTÄMÄN TOIMENPITEEN KUVAUS JA TAVOITE

2.1 Toimenpiteen kuvaus

(5) Ehdotetut liikenteenjakamissäännöt, jotka koskevat liikenteen jakamista Schipholin ja Lelystadin lentoasemien välillä, sisältävät seuraavat säännöt:

a) Lelystadin lentoasema, jonka Alankomaiden hallitus aikoo avata kaupalliselle lentotoiminnalle ennen vuoden 2020 loppua, nimetään neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 95/93 ([11]), jäljempänä 'lähtö- ja saapumisaikoja koskeva asetus', tarkoitetuksi koordinoiduksi lentoasemaksi ministeriön asetuksen voimaantulosta alkaen.

b) Rajoittamatta lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen soveltamista lentoliikenteen harjoittajalle annetaan etusija hakea Lelystadin lentoaseman lähtö- ja saapumisaikoja, jos se

— on siirtänyt Schipholin lentoaseman vakiintuneita lähtö- ja saapumisaikoja toiselle lentoliikenteen harjoittajalle tai palauttanut niitä lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattorille; tai

— sitoutuu käyttämään vastedes Schipholin lentoaseman vakiintuneita lähtö- ja saapumisaikoja vaihtolentoihin.

c) Edellä b alakohdassa kuvattu sääntö koskee ainoastaan niitä Schipholin lentoaseman lähtö- ja saapumisaikoja, joita on käytetty edellisellä vastaavalla aikataulukaudella tai vähintään kolmella neljästä edellisestä vastaavasta aikataulukaudesta point-to-point-lentojen suorittamiseen.

(6) "Vaihtolennot" ja "point-to-point-lennot" aiotaan määritellä infrastruktuuri- ja vesihuoltoministerin määräyksellä. Lisäksi olisi vahvistettava säännöt perusteista, jotka näiden lentojen on täytettävä. Lennot olisi luokiteltava näiden perusteiden mukaisesti joka toinen vuosi, ja kaikista uusista luokituksista olisi ilmoitettava vähintään vuosi ennen niiden voimaantuloa. Tähän valtuutukseen perustuva asetusluonnos sisältyy ilmoitettuun toimenpiteeseen (ks. jäljempänä olevat 13–21 kappaleet).

(7) Ehdotetuissa liikenteenjakamissäännöissä ei edellytetä, että Lelystadin lentoasemalla käytettävä kapasiteetti vastaisi päiviltään ja kellonajoiltaan Schipholin lentoaseman lähtö- ja saapumisaikoja, jotka on siirretty, palautettu tai otettu muuhun käyttöön edellä 5 kappaleen b alakohdassa esitetyn säännön mukaisesti.

(8) Lentoliikenteen harjoittajan, joka tukeutuu asetusluonnoksen 2 artiklan 2 kohtaan (toisin sanoen edellä 5 kappaleen b alakohdassa esitettyyn sääntöön), on ilmoitettava asiasta ministerille, lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattorille ja tapauksen mukaan lähtö- ja saapumisaikoja saavalle lentoliikenteen harjoittajalle ja mainittava myös, mitä Schipholin lentoaseman lähtö- ja saapumisaikoja asia koskee. Ilmoittaessaan asiasta ministerille lentoliikenteen harjoittajan on osoitettava, että asetusluonnoksen 2 artiklan 5 kohdan vaatimukset (edellä olevan 5 kappaleen c alakohta) täyttyvät.

(9) Asetusluonnoksen 2 artiklan 2 kohdan soveltamisalaan kuuluvia (edellä 5 kappaleen b alakohdassa tarkoitettuja) vakiintuneita lähtö- ja saapumisaikoja on kyseisen asetuksen 3 artiklan 1 kohdan mukaan käytettävä yksinomaan vaihtolentoihin.

(10) Ministeriön asetusluonnoksen 3 artiklan 2, 3 ja 4 kohta sisältävät seuraavat lisäsäännökset:

"2) Tämän asetuksen soveltamisaikana lentoliikenteen harjoittajan, jolla on edellä 1 kappaleessa tarkoitettuja vakiintuneita lähtö- ja saapumisaikoja, on suoritettava vähintään sama määrä vaihtolentoja kuin vastaavalla aikataulukaudella tapauksen mukaan ennen kyseisten lähtö- ja saapumisaikojen saamista, niiden 2 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisen siirtämisen jälkeen tai ennen 2 artiklan 2 kohdan b alakohdan soveltamista kyseisiin lähtö- ja saapumisaikoihin lisättynä kyseisten lähtö- ja saapumisaikojen määrällä.

Poiketen siitä, mitä ensimmäisessä alakohdassa säädetään, tällainen lentoliikenteen harjoittaja voi 3 kappaleessa säädetyillä edellytyksillä vähentää vaihtolentojen määrää, jos sen hallussa olevien lähtö- ja saapumisaikojen kokonaismäärä pienenee.

3) Rajoittamatta 1 kohdan soveltamista lentoliikenteen harjoittaja, jolla on kyseisessä kohdassa tarkoitettuja vakiintuneita lähtö- ja saapumisaikoja, ei saa milloinkaan pienentää vaihtolentojen osuutta kaikista lennoista, joissa käytetään Schipholin lentoaseman muita lähtö- ja saapumisaikoja, suhteessa osuuteen, joka oli olemassa ennen kuin lentoliikenteen harjoittaja oli saanut kyseiset vakiintuneet lähtö- ja saapumisajat tai niiden 2 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisen siirtämisen jälkeen tai ennen 2 artiklan 2 kohdan b alakohdan soveltamista kyseisiin lähtö- ja saapumisaikoihin, tapauksen mukaan.

([11]) Neuvoston asetus (ETY) N:o 95/93, annettu 18 päivänä tammikuuta 1993, lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 14, 22.1.1993, s. 1).

4) Jos useammalla kuin yhdellä yrityksellä on hallussaan Schipholin lentoaseman lähtö- ja saapumisaikoja tietyssä yritysjoukossa, joka koostuu

— emoyrityksestä ja sen kaikista tytäryrityksistä tai muussa tapauksessa

— saman emoyrityksen kaikista tytäryrityksistä,

jokaista tällaista yritysjoukkoa pidetään 2 ja 3 kohtaa sovellettaessa yhtenä lentoliikenteen harjoittajana."

(11) Ministeriön asetusluonnoksen 2 artiklan 3 ja 4 kohdan mukaan kyseisen luonnoksen 2 artiklan 2 kohdassa (edellä olevan 5 kappaleen b alakohta) tarkoitettu etusija koskee kahta Lelystadin lentoaseman lähtö- ja saapumisaikajoukkoa, nimittäin 0–10 000 lähtö- ja saapumisaikaa ja 10 001–25 000 lähtö- ja saapumisaikaa.

(12) Ministeriön asetuksen 7 artiklan mukaan asetus tulee voimaan kuninkaallisessa päätöksessä myöhemmin säädettävänä päivänä lukuun ottamatta kuitenkaan 2 artiklan 4 kohtaa, joka tulee voimaan sinä päivänä, jona Euroopan komissio hyväksyy kyseisen kohdan erikseen esitettynä asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 3 kohdan mukaisesti ja on julkaissut päätöksensä *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

(13) Luonnoksessa ministerin määräykseksi "vaihtolennot" määritellään kunkin lennon määräpaikan perusteella. Perusteet ovat seuraavat:

— kaikkien Schipholin lentoasemalta lähtevien lentojen keskimääräinen vaihto-osuus on vähintään 10 prosenttia luokituksen julkaisemista edeltävien viiden kalenterivuoden ajalta laskettuna, ja lentoja on ollut yli kymmenen vuodessa luokituksen julkaisemista edeltävien kolmen vuoden aikana tai

— määräpaikat ovat alueilla, jotka määritellään "Aanwijzingsregeling risicovluchten" -säädöksen 1 artiklan 1 kohdassa, jossa nimetään tullitarkastusta edellyttävät "riskilennot".

(14) Määräysluonnoksen liitteessä 1 luetellaan näitä perusteita vastaavat määräpaikat.

(15) Määräpaikkaa, joka ei sisälly liitteeseen 1, pidetään määräysluonnoksen 1 artiklan 3 kohdan mukaan "vaihtomääräpaikkana" pyydetyn, enintään 5 vuoden pituisen jakson ajan, jos lentoyhtiö voi osoittaa ministerille etukäteen, että kyseiseen määräpaikkaan suuntautuvien lentojen keskimääräinen vaihto-osuus on vähintään 10 prosenttia niin monella kaudella kuin on pyydetty.

(16) Määräysluonnoksen 1 artiklan 4 kohdan mukaan lentoyhtiö voi joka tapauksessa täyttää 3 kohdassa asetetun vaatimuksen osoittamalla, että kyseiseen määräpaikkaan suuntautuvien lentojen keskimääräinen vaihto-osuus on Euroopan unionissa sijaitsevalla lentoasemalla 3 kohdan mukaisesti vähintään 10 prosenttia pyyntöä edeltävien viiden kalenterivuoden ajalta laskettuna.

(17) Määräpaikat, joita pidetään 3 kohdan mukaisesti vaihtomääräpaikkoina, julkaistaan Alankomaiden virallisessa lehdessä.

(18) Lisäksi ministerin määräysluonnoksen liitteessä 2 luetellaan "point-to-point-lentojen" määräpaikoiksi nimetyt paikat seuraavien kriteerien perusteella:

— kaikkien Schipholin lentoasemalta lähtevien lentojen keskimääräinen vaihto-osuus on alle 10 prosenttia luokituksen julkaisemista edeltävien viiden kalenterivuoden ajalta laskettuna;

— lentoja on ollut yli kymmenen vuodessa luokituksen julkaisemista edeltävien kolmen vuoden aikana.

(19) Määräysluonnoksen 3 artikla koskee sääntöjä, joiden mukaisesti arvioidaan näyttöä määräyksen soveltamisen kannalta merkityksellisestä vaihto-osuudesta.

(20) Luonnoksen 3 artiklan 1 kohdan mukaan ministerille voidaan toimittaa kaikki tarkistettavissa olevat tiedot lentojen ja määräpaikkojen vaihto-osuudesta ja ne otetaan huomioon, kun lentoja nimetään joko vaihtolennoiksi tai point-to-point-lennoiksi.

(21) Luonnoksen 3 artiklan 2 kohdassa todetaan 1 kohdassa tarkoitettujen tietojen osalta, että Schipholin lentoasemalle saapuvia matkustajia, jotka lähtevät lentoasemalta 24 tunnin kuluessa saapumisesta toiseen määräpaikkaan kuin siihen, josta edellinen lento oli lähtenyt, pidetään joka tapauksessa vaihtomatkustajina.

2.2 **Alankomaiden viranomaisten esittämän toimenpiteen tavoite**

(22) Ehdotetuilla liikenteenjakamissäännöillä pyritään Alankomaiden viranomaisten mukaan suosimaan vaihtolentoja Schipholin lentoaseman kapasiteetin jaossa. Jos Schiphol ei olisi mantereenlaajuisen ja mannertenvälisen liikenteen keskus, se ei voisi palvella mannertenvälisen liikenteen laajaa määräpaikkaverkkoa. Näitä kahta tehtävää eli mannertenvälistä liikennöintiä ja vaihtomatkustajien kuljettamista Euroopan verkossa ei voida erottaa toisistaan, sillä Schiphol toimii sekä mantereenlaajuisen että mannertenvälisen liikenteen keskuksena.

(23) Tämän tavoitteen taustalla on ”Aldersin sopimuksessa” vuoden 2020 loppuun saakka asetettu rajoitus, jonka mukaan Schipholin lentoasemalla saa olla enintään 500 000 operaatiota vuodessa. Sopimus tehtiin asianomaisten osapuolten (ilmailuteollisuus, viranomaiset ja asukkaat) välillä vuonna 2008. Sillä pyritään saavuttamaan tasapaino ilmailualan kasvun, elinkelpoisuuden, ympäristöturvallisuuden ja ympäristön kestävyyden välillä.

(24) Schipholin lentoasemalle asetettu 500 000 vuotuisen operaation raja saavutettiin jo vuonna 2018. Tämän perusteella Alankomaiden viranomaiset katsovat, että Schipholin lentoasemalla käytettävissä olevaa vaihtoliikennekapasiteettia voidaan lisätä vain jakamalla liikennettä Schipholin ja Lelystadin lentoasemien välillä siten, että Lelystad hoitaa liikenteen, johon ei tarvita sellaisia olosuhteita ja laitteita kuin Schiphol tarjoaa.

(25) Tällöin Lelystadin lentoasema ottaisi hoitaakseen Schipholin lentoasemalta tulevaa point-to-point-liikennettä, mikä vahvistaisi Schipholin lentoaseman vaihtoliikennetoimintaa.

(26) Ehdotetut liikenteenjakamissäännöt eivät pakota lentoliikenteen harjoittajia siirtämään lentojaan Schipholista vaan pikemminkin tarjoavat kannustimia point-to-point-liikenteen siirtämiseen.

(27) Ilmoitetun toimenpiteen tarkastelussa on Alankomaiden viranomaisten mukaan otettava huomioon se, että suurten liikennekeskusten säilyttämisellä unionissa on suuri taloudellinen ja strateginen merkitys. Alankomaiden viranomaisten mukaan Schipholin lentoasema on yksi unionin luoteisosan suurimmista liikennekeskuksista ja merkittävä tukipilari Alankomaiden talouden ja yhteyksien kannalta. Vuonna 2017 Schipholin lentoasemalta ja lentoasemalle matkusti 48,6 miljoonaa matkustajaa Euroopan kaupungeista ja 31 prosenttia heistä vaihtoi Schipholissa toiselle lennolle. Lisäksi Schipholista ja Schipholiin matkusti 19,7 miljoonaa ei-eurooppalaista matkustajaa. Näistä matkustajista noin 60 prosenttia oli vaihtomatkustajia. Alankomaiden viranomaiset viittaavat siihen, että Euroopan komissio on tunnustanut ulkoisessa ilmailupolitiikassaan ([12]) olevan tärkeää, että EU:n alueella on merkittäviä liikennekeskuksia.

(28) Alankomaiden viranomaiset katsovat, että Schipholin eurooppalaisella reittiverkolla, joka palvelee mantereenlaajuisia ja mannertenvälisiä yhteyksiä, on olennainen merkitys tämän EU:ssa sijaitsevan tärkeän liikennekeskuksen säilyttämisessä ja kehittämisessä. Ne uskovat, että Schipholin toiminta liikennekeskuksena palvelee merkittävää yleistä etua, minkä vuoksi sitä on pidettävä yllä ja lujitettava ([13]). Tämä on tärkeää, koska mantereenlaajuisen ja mannertenvälisen reittiverkon heikkeneminen voi vaikuttaa haitallisesti tähän liikennekeskukseen.

(29) Alankomaiden viranomaisten mukaan tämä haavoittuvuus johtuu erityisesti siitä, että mannertenvälisen liikenteen ja vaihtoliikenteen kotimarkkinat ovat pienet, kun ajatellaan Alankomaissa asuvia matkustajia. Toiseksi, mannertenvälisen lentoliikenteen ja vaihtoliikenteen harjoittajia varten tarvitaan erikoistunutta infrastruktuuria, jolle muut Alankomaissa sijaitsevat lentoasemat eivät tietyissä tapauksissa, kuten riskilentojen yhteydessä, voi tarjota järkevää vaihtoehtoa. Kolmanneksi Alankomaiden viranomaiset väittävät, että jos Schiphol menettää asemansa liikennekeskuksena, se vaikuttaa haitallisesti istuinkapasiteettiin ja vuorotiheyksiin useiden vuosien ajan.

(30) Lisäksi Alankomaiden viranomaiset viittaavat kattavaan toimenpidepakettiin, joka on hyväksytty Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 598/2014 ([14]) vahvistetun ”tasapainoisen lähestymistavan” soveltamiseksi. Nämä toimenpiteet on Alankomaiden viranomaisten mukaan otettu huomioon edellä mainitussa vuonna 2008 tehdyssä ”Aldersin sopimuksessa” ja vahvistettu Alankomaiden ilmailua koskevassa valkoisessa kirjassa (2009), Schipholin toimintaohjelmassa (2016) ja hallitussopimuksessa (2017).

(31) Kuten edellä on mainittu, Schipholille asetettu 500 000 lento-operaation kynnysarvo saavutettiin jo vuonna 2018. Alankomaiden viranomaisten mukaan myös Eindhovenin lentoaseman kapasiteetti on käytetty nopeasti lisäliikenteeseen, jota ei ole siirretty Schipholin lentoasemalta. Eindhoveniin siirtyville lentoliikenteen harjoittajille ei ole ollut riittävästi kannustimia palauttaa Schipholin lähtö- ja saapumisaikoja oma-aloitteisesti lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattorille.

([12]) EU:n ulkoinen ilmailupolitiikka – Tulevat haasteet, COM (2012) 556 final, 27. syyskuuta 2012.
([13]) Schipholin toimintaohjelma (2016).
([14]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 598/2014, annettu 16 päivänä huhtikuuta 2014, tasapainoisen lähestymistavan mukaista meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista unionin lentoasemilla koskevista säännöistä ja menettelyistä sekä direktiivin 2002/30/EY kumoamisesta (EUVL L 173, 12.6.2014, s. 65).

(32) Tätä taustaa vasten Alankomaiden viranomaiset pitävät tarpeellisena jatkaa toimenpidepaketin kehittämistä ja täytäntöönpanoa. Sen täytäntöönpano perustuu seuraaviin seikkoihin: a) pitkän aikavälin visio lentoliikenteestä, b) turvallisuustoimenpiteet, c) ilmatilatoimenpiteet, d) operatiiviset toimenpiteet, e) häiriönpoistotoimenpiteet, f) kestävyyttä edistävät toimenpiteet ja g) valikoivuutta parantavat toimenpiteet.

(33) Liikenteenjakamissäännöt ovat osa laajempaa suunnitelmaa kehittää Lelystadin lentoasemaa siten, että sen enimmäiskapasiteetiksi saadaan 45 000 lento-operaatiota vuodessa. Tämä kapasiteetti saavutetaan kahdessa vaiheessa: Ensimmäisen vaiheen tavoite on 25 000 lento-operaatiota vuodessa, joka on määrä saavuttaa noin vuonna 2033. Kun Lelystadin lentoasema avataan vuonna 2020, lentoonlähtöjen ja laskujen määrä on enintään 4 000 vuodessa. Tämän määrän odotetaan kasvavan enintään 7 000:een vuonna 2021 ja 10 000:een vuonna 2022. Toisessa vaiheessa lento-operaatioiden vuotuinen määrä voi kasvaa 45 000:een vuoteen 2043 mennessä.

2.3 **Alankomaiden viranomaisten huomautukset ehdotettujen liikenteenjakamissääntöjen yhteensopivuudesta asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan ja lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen kanssa**

(34) Alankomaiden viranomaisten mielestä asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklassa säädetyt vaatimukset täyttyvät.

(35) Alankomaiden viranomaiset järjestivät ehdotetuista liikenteenjakamissäännöistä internetpohjaisen kuulemisen 16 päivän tammikuuta ja 6 päivän helmikuuta 2019 välisenä aikana. Myös perustelut ja asiaankuuluvat tutkimukset julkistettiin sidosryhmien hyödyksi. Kuulemisen perusteella suurimmat ehdotettuja liikenteenjakamissääntöjä koskevat huolenaiheet olivat seuraavat: a) sääntöjen oikeasuhteisuus ottaen huomioon Lelystadin lentoaseman rajallinen kapasiteetti, joka rajoittaa lentoliikenteen harjoittajien liiketoimintamahdollisuuksia, b) sääntöjen mahdollinen syrjivä vaikutus, joka riippuu siitä, mistä liikennetyypistä ja lentoliikenteen harjoittajista on kyse, ja c) markkinavoimien jakautuminen.

(36) Alankomaiden viranomaiset tähdentävät, että ne ovat tarkistaneet ehdotettuja liikenteenjakamissääntöjä monilta osin sidosryhmien kuulemisen perusteella: a) sääntöihin on lisätty väärinkäytön kieltävä säännös sen varmistamiseksi, että kansainväliset yhteydet paranevat tavoitteen mukaisesti, b) ”riskilentoihin” eli tietyistä määräpaikoista tuleviin lentoihin, jotka vaativat täydellisen tullitarkastuksen, kun ne saapuvat Alankomaihin, ja jotka on sen vuoksi ohjattava Schipholin lentoasemalle, sovelletaan erityiskäsittelyä, ja c) tietoja, jotka tarvitaan uuden määräpaikan vaihto-osuuden osoittamiseksi, on selvennetty.

(37) Saavutettavuuden ja infrastruktuurin osalta Alankomaiden viranomaiset toteavat, että molemmat lentoasemat palvelevat Amsterdamin ja Randstadin kaupunkiryhmää ja että lentoasemat ovat A6-moottoritietä ajettaessa 57 kilometrin etäisyydellä ja 90 minuutin ajomatkan päässä toisistaan. Näiden kahden lentoaseman välillä on myös julkiset liikenneyhteydet. Lelystadin keskusrautatieaseman ja Amsterdamin keskusrautatieaseman välinen junamatka kestää 38 minuuttia ja Lelystadin keskusrautatieaseman ja Schipholin välinen junamatka 42 minuuttia. Bussimatka Lelystadin keskusrautatieasemalta Lelystadin lentoasemalle kestää 15 minuuttia. Lelystadin keskusrautatieaseman ja Lelystadin lentoaseman välillä otetaan käyttöön 10 minuuttia kestävä bussikuljetus Lelystadin lentoaseman avaamisen yhteydessä. Lentoaseman lentoaikatauluista riippuen bussikuljetusta järjestetään 30 minuutin välein. Lisäksi on jo päätetty, että A6-moottoritie Lelystadin lentoasemalle levennetään kaksikaistaisesta kolmikaistaiseksi ja lentoasemalle rakennetaan liittymä vuodesta 2021 alkaen.

(38) Alankomaiden viranomaiset toteavat, että Lelystadin lentoasema tarjoaa tarvittavat palvelut ja soveltuu ICAO/EASA CAT C -liikenteen käsittelyyn ([15]). Lisäksi käytettävissä on neljä pysäköintipaikkaa. Lennonjohdosta huolehtii Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Lentoasema tarjoaa maahuolinta- ja matkustajapalveluja. Lentoasema ei ole avoinna yölennoille, eikä sinne ole suunniteltu laitteita laajarunkoisilla ilma-aluksilla suoritettavia rahtilentoja ja mannertenvälisiä lentoja varten.

(39) Alankomaiden viranomaisten mielestä ehdotetut liikenteenjakamissäännöt eivät haittaa perusteetta liiketoimintamahdollisuuksia etenkään siitä syystä, että lentoliikenteen harjoittajat eivät ole velvollisia siirtämään toimintaansa Schipholista Lelystadiin. Lisäksi Lelystadin lentoasemalta voidaan lentää kaikkiin määräpaikkoihin, ja sen aukioloaika klo 6.00–23.00 (paikallista aikaa) antaa mahdollisuuden käyttää joustavasti koko tätä aikaväliä.

([15]) Koska kiitotie tulee olemaan 45 metriä leveä, lentoasema soveltuu sellaisille ilma-aluksille kuin Boeing 737 ja Airbus A320 ja A321.

(40) Ehdotetut liikenteenjakamissäännöt antavat Alankomaiden viranomaisten mukaan lentoliikenteen harjoittajille mahdollisuuden kehittää uusia reittejä. Jos lentoliikenteen harjoittaja voi osoittaa, että se lentää Schipholin lentoasemalta uuteen määräpaikkaan siten, että vaihtomatkustajien osuus lennoilla on vähintään 10 prosenttia, määräpaikan katsotaan sisältyvän vaihtomääräpaikkojen luetteloon.

(41) Alankomaiden viranomaiset toimittavat Seo Amsterdam Economics -konsulttiyrityksen tekemän tutkimuksen. Tutkimuksen tarkoituksena on auttaa Alankomaiden viranomaisia määrittämään sopivin kynnysarvo, jonka perusteella tietty lento määritellään vaihtolennoksi, jotta tavoitteiksi asetetut markkinavaikutusten minimointi ja säännön vaikuttavuuden maksimointi voidaan tasapainottaa keskenään. Analyysissä otetaan huomioon määräpaikkojen ja lento-operaatioiden kokonaismäärä ja asiaankuuluvat lento-operaatiot ja reitit kunkin Schipholin lentoasemalla nykyään toimivan lentoyhtiön osalta. Tutkimuksessa tarkastellaan eri kynnysarvojen vaikutuksia toimenpiteen tavoitteen saavuttamiseen ja eri lentoliikenteen harjoittajien mahdollisuutta hyödyntää kynnysarvoa etusijan saamiseksi Lelystadin lentoasemalla.

(42) Lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen perusteita sovelletaan uusiin tulokkaisiin siitä alkaen, kun Lelystadin lentoasema avataan kaupalliselle liikenteelle, jolloin katsotaan, että Lelystadin lentoasemasta tulee koordinoitu lentoasema samasta ajankohdasta alkaen. Ehdotettujen liikenteenjakamissääntöjen mukaan Lelystadin lentoaseman lähtö- ja saapumisaikojen jaossa etusija annetaan lentoliikenteen harjoittajille, jotka ovat hyödyntäneet ministeriön asetuksen 2 artiklan 2 kohtaa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta asetuksen perusteiden soveltamista.

(43) Ehdotettuihin liikenteenjakamissääntöihin ei sisälly lentoliikenteen harjoittajien välistä välitöntä tai välillistä syrjintää, joka perustuisi niiden kansallisuuteen tai identiteettiin, taikka määräpaikkojen välistä välitöntä tai välillistä syrjintää. Säännöt perustuvat puolueettomiin perusteisiin, ja kaikkia tiettyyn määräpaikkaan lentäviä lentoliikenteen harjoittajia kohdellaan yhdenvertaisesti ilman syrjintää. Ehdotetuissa liikenteenjakamissäännöissä lentoliikenteen harjoittajia ei velvoiteta siirtämään lentoja Schipholin lentoasemalta Lelystadin lentoasemalle.

(44) Alankomaiden viranomaiset toteavat, että määräpaikkojen erottelu ei sinänsä merkitse syrjintää. Erottelua voidaan perustella puolueettomasti verkon laatuun liittyvillä asianmukaisilla tavoitteilla sekä sillä, että se edistää Schipholin toimintaa liikennekeskuksena.

(45) Alankomaiden viranomaisten mielestä ehdotetut liikenteenjakamissäännöt ovat oikeasuhteisia. Lelystadin lentoasemasta tulee koordinoitu lentoasema, kun se avataan kaupalliselle lentotoiminnalle, ja liikenteenjakamissäännöistä vahvistettua etusijaa sovelletaan lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen etusijaperusteiden soveltamisen jälkeen. Kun Lelystadin lentoasemalla on päästy 10 000 lento-operaatioon vuodessa, liikenteenjakamissäännöistä tehdään arviointi niiden vaikutusten arvioimiseksi. Etusijasääntö laajennetaan koskemaan vielä 15 000:ta lento-operaatiota (eli yhteensä 25 000:ta lento-operaatiota vuodessa) vain, jos komissio hyväksyy tällaisen laajennuksen.

(46) Alankomaiden viranomaiset katsovat, että ilmoitetut säännöt sisältävät suojatoimia, joilla varmistetaan, että liikenteenjakamissäännöillä saavutetaan tulevaisuudessa niiden tavoitteet.

(47) Alankomaiden viranomaisten mukaan toimenpide ei ylitä sitä, mikä on tarpeen asetetun tavoitteen saavuttamiseksi, sillä sääntöä sovelletaan ainoastaan tämän toimenpiteen avulla saatuun Schipholin lentoaseman kapasiteettiin eikä kyseisellä lentoasemalla hiljattain käyttöön saatuun kapasiteettiin.

(48) Alankomaiden viranomaisten mukaan liikenteenjakamissääntöjen avoimuus varmistetaan valitulla oikeudellisella muodolla eli ministeriön asetuksella ja infrastruktuuri- ja vesihuoltoministerin määräyksellä.

(49) Lopuksi Alankomaiden viranomaiset toteavat, etteivät ehdotetut liikenteenjakamissäännöt ole ristiriidassa asetusten (ETY) N:o 95/93 ja (EY) N:o 1008/2008 kanssa. Lähtö- ja saapumisaikoja koskevaa asetusta noudatettaisiin täysin. Aiempien komission päätösten perusteella on selvää, että liikenteenjakamissäännöillä voidaan puuttua lähtö- ja saapumisaikojen käyttötapoihin.

3. **ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN KOMISSIOLLE TOIMITTAMAT HUOMAUTUKSET**

(50) Julkaistuaan suunniteltuja muutoksia koskevan tiivistelmän *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* komissio sai huomautuksia asianomaisilta osapuolilta, joista useimmat halusivat pysyä nimettöminä. Huomautuksia saatiin kymmeneltä kansalaiselta, viideltä lentoliikenteen harjoittajalta ja yhdeltä lentoasemalta.

(51) Useimmat asianomaiset osapuolet väittivät, että toimenpide on syrjivä: Ehdotetut liikenteenjakamissäännöt perustuvat ”vaihtolentojen” ja ”point-to-point-lentojen” väliseen perusluonteiseen eroon. Kynnysarvoksi asetettu 10 prosentin osuus vaihtomatkustajista ei pohjaudu puolueettomiin perusteisiin, ja siinä otetaan huomioon ainoastaan lentoaseman vaihtomatkustajista toimittamat tiedot. Asianomaiset osapuolet huomauttivat olevan vaikeaa toimittaa tietoja, joilla vaihtomatkustajien prosenttiosuutta voidaan perustella, ja totesivat, etteivät Alankomaiden viranomaiset olleet antaneet perusteita, joilla prosenttiosuus voitaisiin osoittaa, minkä vuoksi toimenpide ei ole sovellettavissa.

(52) Lisäksi asianomaiset osapuolet väittävät, että ehdotetuilla liikenteenjakamissäännöillä on syrjiviä vaikutuksia lentoliikenteen harjoittajiin, koska säännöt hyödyttävät määräpaikkojen erottelun vuoksi ainoastaan KLM-konsernia ([16]), sen SkyTeam-lentoyhtiöallianssia ([17]) ja yhteistunnusta käyttäviä kumppaneita. ”Vaihtolennon” määritelmä sopii lähes 86 prosenttiin KLM-konsernin määräpaikoista. Sääntöjen vahvistaminen rajoittaisi tiettyjen liiketoimintamallien, kuten halpa- ja lomalentomallien, kasvumahdollisuuksia. Sen vuoksi asianomaiset osapuolet katsovat, etteivät ehdotetut liikenteenjakamissäännöt ole puolueettomia ja oikeasuhteisia ja että ne ylittävät sen, mikä on tarpeen mahdollisesti oikeutetun tavoitteen saavuttamiseksi.

(53) Asianomaiset osapuolet väittävät myös, että ehdotetuilla liikenteenjakamissäännöillä on syrjiviä vaikutuksia määräpaikkoihin, koska ne hyödyttävät tosiasiallisesti KLM-konsernia määräpaikkojen osalta, joita voidaan lisätä Schipholin lentoasemalta ja Lelystadin lentoasemalta käsin. Koska lähes 86 prosenttia ([18]) KLM-konsernin määräpaikkoihin suuntautuvista lennoista nimetään ”vaihtolennoiksi”, konserni voi jatkaa kasvuaan näillä reiteillä ja avata uusia reittejä. Lisäksi ehdotetut liikenteenjakamissäännöt johtavat käytännössä tilanteeseen, jossa lentoliikenteen harjoittajat joutuvat kilpailemaan KLM-konsernin ja Sky Teamin kanssa näistä määräpaikoista ja jossa KLM-konsernilla ja SkyTeamilla on vahvin asema Schipholin lentoaseman syöttöliikenteen ansiosta.

(54) Asianomaiset osapuolet katsovat myös, että asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklassa säädetyt edellytykset eivät täyty. Ehdotetuilla liikenteenjakamissäännöillä säännellyt lentoasemat eivät palvele samaa kaupunkiryhmää, sillä asianomaisten osapuolten mukaan ”i) Amsterdamin ja Lelystadin välillä on laajoja avoimia maatalous- ja luonnonsuojelualueita (Natura 2000), minkä vuoksi niiden välinen alue ei muodosta yhtenäistä rakennettua aluetta, ja ii) Lelystad, jossa on lähes 80 000 asukasta, on liian suuri ollakseen osa taajamaa”. Hallinnollisesti molemmat kaupungit kuuluvat saman hallinnon piiriin vain kansallisella tasolla.

(55) Lisäksi väitetään, ettei Lelystadin lentoasema toistaiseksi täytä riittävää liikenneinfrastruktuuria ja julkisia liikennepalveluja koskevia vaatimuksia etenkään tiettyinä vuorokaudenaikoina (kello 6.00 ja 23.00), jolloin ei ole riittävästi julkisia liikenneyhteyksiä. Lisäksi siirtyminen kyseisten kahden lentoaseman välillä kestää ruuhka-aikoina yli 90 minuuttia. Lelystadin lentoaseman lento-operaatioita koskeva rajoitus (4 000 operaatiota vuonna 2020) ja se seikka, että lentoasema ei ole avoinna point-to-point-liikenteeseen erikoistuneille lentoliikenteen harjoittajille, joilla ei ole nykyisin lähtö- ja saapumisaikoja Schipholin lentoasemalla, haittaavat näiden lentoliikenteen harjoittajien liiketoimintamahdollisuuksia.

(56) Eräät asianomaiset osapuolet väittävät, että ehdotetut liikenteenjakamissäännöt ovat lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen vastaisia, koska kyseisessä asetuksessa sallitaan etusijan antaminen lähtö- ja saapumisaikojen jaossa ainoastaan paikallisten sääntöjen välityksellä eikä etusijaa voida luoda liikenteenjakamissäännöillä. Lisäksi lähtö- ja saapumisaikoja koskevassa asetuksessa ei sallita lähtö- ja saapumisaikojen kytkemistä määräpaikkoihin.

(57) Useimmat asianomaiset osapuolet viittaavat Lelystadin lentoaseman jatkokehittämisen meluvaikutuksiin, koska Alankomaiden ilmatila on täynnä ja koska on tarpeen estää se, että yhdeltä lentoasemalta lähtevä lentoliikenne häiritsee toiselta lentoasemalta lähtevää liikennettä. Asianomaisten osapuolten mielestä tämä tilanne johtuu siitä, että Alankomaiden viranomaiset ovat viivyttäneet ilmatilan uudelleenluokitusta. Sen vuoksi Lelystadin lentoasemalle saapuvia lentoja joudutaan lentämään niin matalalla, että melutasot nousevat. Lisäksi kyseenalaistetaan Schipholin lentoaseman taloudellinen merkitys liikennekeskuksena viittaamalla ympäristö- ja infrastruktuurineuvostojen raportteihin.

(58) Asianomaiset osapuolet mainitsevat myös suurten ilma-alusten vaikutukset suojeltuihin alueisiin (luonnonvaraiset lajit, erityisesti linnut) sekä Alankomaiden viranomaisten velvollisuuden välttää toimenpiteitä, jotka heikentävät olosuhteita luontotyypeissä.

([16]) KLM-konserniin kuuluvat kokonaan omistetut tytäryritykset Transavia ja Martinair. Vuonna 2004 KLM sulautui Air Francen kanssa.
([17]) SkyTeam on lentoliikenteen harjoittajien allianssi, johon kuuluu nykyään 20 jäsentä ja 1 074 määräpaikkaa maailmanlaajuisesti.
([18]) KLM-konsernilla on yli 55 prosenttia Schipholin vuotuisten lähtö- ja saapumisaikojen kokonaismäärästä. Tiedot ovat saatavissa Airport Coordination Netherlandsilta, joka on lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattori.

(59) Useimmat asianomaiset osapuolet katsovat, että ehdotetuilla liikenteenjakamissäännöillä on merkittäviä vaikutuksia ympäristön kestävyyteen. Alankomaiden viranomaiset myönsivät vuonna 2014 tehdyn ympäristövaikutusten arvioinnin perusteella luvan Lelystadin lentoaseman rakentamiseen ja toimintaan. Tietyt mahdollisten vaikutusten laskentaan tarvitut tiedot (kuten ilma-alustyyppejä ja niihin liittyviä melutasoja koskevat tiedot) olivat kuitenkin virheellisiä.

(60) Komissio ei ole saanut asianomaisilta osapuolilta huomautuksia, joissa olisi kannatettu ehdotettuja liikenteenjakamissääntöjä.

4. ASETUKSEN (EY) N:o 1008/2008 19 ARTIKLASSA SÄÄDETYT EDELLYTYKSET

(61) Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 1 kohdassa säädetään, että liikenneoikeuksien käyttämisessä on noudatettava kansallisia, alueellisia ja paikallisia sekä unionin sääntöjä, jotka koskevat turvallisuutta, turvatoimia, ympäristönsuojelua ja ilma-alusten lähtö- ja saapumisaikojen jakamista.

(62) Mainitun asetuksen 19 artiklan 2 kohdassa säädetään, että syrjimättä eri määräpaikkoja unionin sisällä tai lentoliikenteen harjoittajia näiden kansallisuuden tai identiteetin perusteella jäsenvaltio saa kuultuaan asian osapuolia säännellä lentoliikenteen jakamista seuraavat ehdot täyttävien lentoasemien välillä:

a) lentoasemat palvelevat samaa kaupunkia tai kaupunkiryhmää;

b) lentoasemia palvelee riittävä liikenneinfrastruktuuri, joka tarjoaa mahdollisuuksien mukaan suoran yhteyden, jonka avulla lentoasemalle on mahdollista saapua 90 minuutissa, tarvittaessa rajanylitys mukaan lukien;

c) lentoasemat ovat yhteydessä toisiinsa ja niiden palvelemaan kaupunkiin tai kaupunkiryhmään tiheään liikennöityjen, luotettavien ja tehokkaiden julkisten liikennepalvelujen kautta; ja

d) lentoasemat tarjoavat lentoliikenteen harjoittajille tarpeelliset palvelut eivätkä perusteetta haittaa niiden liiketoimintamahdollisuuksia.

(63) Lentoliikenteen jakamisessa asianomaisten lentoasemien välillä on noudatettava suhteellisuus- ja avoimuusperiaatteita, ja sen on pohjauduttava puolueettomiin perusteisiin.

(64) Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 3 kohdan mukaan asianomaisen jäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle aikeestaan säännellä lentoliikenteen jakamista tai muuttaa voimassa olevaa liikenteenjakamissääntöä. Siinä säädetään myös, että komissio tutkii, miten kyseisen artiklan 1 ja 2 kohtaa on sovellettu, ja päättää asetuksen 25 artiklassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti kuuden kuukauden kuluessa jäsenvaltion ilmoituksen vastaanottamisesta, saako jäsenvaltio toteuttaa toimenpiteet. Saman säännöksen mukaan komissio julkaisee päätöksensä *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, eikä toimenpiteitä saa toteuttaa ennen komission hyväksynnän julkaisemista.

5. KOMISSION ARVIO

5.1 Menettelyvaatimus: asianomaisten osapuolten kuuleminen

(65) Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 2 kohdassa edellytetään, että ennen lentoasemien välistä lentoliikenteen jakamista koskevan päätöksen hyväksymistä on kuultava asianomaisia osapuolia. Alankomaiden viranomaiset ovat julkaisseet ehdotetut liikenteenjakamissäännöt ja antaneet asianomaisille osapuolille, lentoliikenteen harjoittajat ja asianomaiset lentoasemat mukaan lukien, mahdollisuuden esittää näkemyksensä 16 päivän tammikuuta ja 6 päivän helmikuuta 2019 välisenä aikana. Tekstiluonnoksen myöhemmät muutokset, jotka on tehty komissiolle tehtävää ilmoitusta varten, rajoittuvat sidosryhmien tiettyjen huolenaiheiden huomioon ottamiseen.

(66) Tämän perusteella Alankomaiden viranomaiset ovat täyttäneet asianomaisten osapuolten ennakkokuulemista koskevan vaatimuksen.

5.2 Aineelliset vaatimukset

5.2.1 *Schipholin ja Lelystadin lentoasemien kelpoisuus liikenteen jakamiseen asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 2 kohdan nojalla*

(67) Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 2 kohdan ensimmäisessä alakohdassa asetetaan joukko vaatimuksia, jotka lentoasemien on täytettävä ollakseen kelpoisia liikenteen jakamiseen.

(68) Alankomaiden viranomaiset toteavat asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan a alakohdan osalta, että lentoasemat palvelevat Randstadin kaupunkiryhmää. Asetuksen 2 artiklan 22 kohdan mukaan 'kaupunkiryhmällä' tarkoitetaan kaupunkialuetta, joka koostuu useista kaupungeista, jotka väestön kasvun ja leviämisen myötä ovat sulautuneet yhteen ja muodostavat yhden yhtenäisen rakennetun alueen. Randstadin kaupunkiryhmä sijaitsee Alankomaiden keski- ja länsiosassa ja muodostuu pääasiassa Alankomaiden neljästä suurimmasta kaupungista (Amsterdam, Rotterdam, Haag ja Utrecht) ja niitä ympäröivistä alueista. Se muodostaa edellä mainitussa määritelmässä tarkoitetun kaupunkiryhmän, ja sitä palvelevat asianomaiset kaksi lentoasemaa. Sillä, että rakennetun alueen ja Lelystadin lentoaseman välillä on tiettyjä maatalousmaita, ei ole merkitystä sovellettaessa asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan a alakohdassa säädettyä vaatimusta.

(69) Asetuksen 19 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohdan osalta komissio toteaa, että lentoasemia palvelee riittävä liikenneinfrastruktuuri, joka tarjoaa mahdollisuuksien mukaan suoran yhteyden, jonka avulla lentoasemalle on mahdollista saapua 90 minuutissa, tarvittaessa rajanylitys mukaan lukien. Sekä Schipholin lentoasemalle että Lelystadin lentoasemalle on mahdollista saapua kaikista neljästä kaupunkiryhmään kuuluvasta kaupungista maanteitse lähes kokonaan moottoriteitä pitkin. Alankomaiden viranomaisten mukaan matkustusaika on enintään 90 minuuttia kaikista neljästä kaupunkiryhmän kaupungista. Kaupunkiryhmän koon vuoksi yhdelle lentoasemalle voi olla helpompi päästä kuin toiselle sen mukaan, missä matkustaja alun perin on. Tämä ei kuitenkaan sulje pois asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 2 kohdan b alakohdan noudattamista. Lisäksi, vaikka joillekin näistä lentoasemista ei olisikaan mahdollista päästä 90 minuutissa, tällaiset epävarmuudet ovat väistämättömiä tässä yhteydessä eivätkä myöskään estä täyttämästä kyseisen säännöksen vaatimusta, jonka mukaan yhteys on tarjottava "mahdollisuuksien mukaan" ([19]).

(70) Schipholin lentoasemalle on rautatieyhteys, ja vastaavasti Lelystadin rautatieasemalta järjestetään aikaa myöten bussikuljetus (ks. tämän päätöksen seuraava kohta). Alankomaiden viranomaiset mainitsevat esimerkkinä, että Lelystadin keskusaseman ja Amsterdamin keskusaseman välinen junamatka kestää 42 minuuttia ja Lelystadin keskusaseman ja Schipholin lentoaseman välinen junamatka 38 minuuttia, kun taas Lelystadin keskusaseman ja Lelystadin lentoaseman välinen bussimatka kestää 10 minuuttia.

(71) Voidaan siis vahvistaa, että asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohdan vaatimukset täyttyvät.

(72) Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan c alakohdan mukaan asianomaisten lentoasemien on oltava yhteydessä toisiinsa sekä Amsterdamiin ja sen kaupunkiryhmään tiheään kulkevan, luotettavan ja tehokkaan julkisen liikenteen välityksellä. Nykyiset rautatieyhteydet antavat matkustajille mahdollisuuden päästä Schipholin lentoasemalle ja Lelystadin keskusasemalle tiheään kulkevan ja luotettavan junaliikenteen välityksellä. Edellä mainitun vaatimuksen täyttyminen riippuu näin ollen Lelystadin lentoaseman osalta ainoastaan asianmukaisen bussiliikenteen käynnistämisestä Lelystadin keskusaseman ja Lelystadin lentoaseman välillä. Alankomaiden viranomaisten mukaan tällainen liikenne otetaan käyttöön kaupallista lentotoimintaa varten Lelystadin lentoaseman avaamisen yhteydessä siten, että bussiliikenne palvelee lentoasemaa 30 minuutin välein. Näin ollen on katsottava, että 19 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan c alakohdassa säädetty vaatimus täyttyy.

(73) Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan d alakohdassa edellytetään, että lentoasemat tarjoavat tarpeelliset palvelut lentoliikenteen harjoittajille. Lelystadin lentoasema sopii erityisesti ICAO/EASA CAT C -liikenteeseen, Boeing 737:n ja Airbus A320/321:n kaltaiset ilma-alukset mukaan lukien. Se on avoinna liikenteelle klo 6.00–23.00. Lentoasema tarjoaa maahuolinta- ja matkustajapalveluja, kuten tämäntyyppiset lentoasemat yleensä tarjoavat.

([19]) Lisäksi Alankomaiden viranomaiset ovat jo päättäneet laajentaa A6-moottoritietä Lelystadin lentoasemalle kaksikaistaisesta kolmikaistaiseksi ja rakentaa lentoasemalle liittymän vuodesta 2021 alkaen. Nämä toimet helpottavat lentoasemalle pääsyä entisestään.

(74) Ehdotetut liikenteenjakamissäännöt eivät asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan d alakohdan mukaisesti myöskään haittaa perusteetta lentoliikenteen harjoittajien liiketoimintamahdollisuuksia. Edellä 73 kappaleessa esitettyjen tosiseikkojen lisäksi komissio toteaa, että kaikki siirtymiset Lelystadin lentoasemalle ovat vapaaehtoisia, koska ehdotetut liikenteenjakamissäännöt eivät velvoita siirtymään sinne. Sama lentoliikenteen harjoittaja tai lentoliikenteen harjoittajien muodostama ryhmä voi edelleenkin käyttää luovutettuja Schipholin lentoaseman lähtö- ja saapumisaikoja sellaisen lennon suorittamiseen, joka lähtee kyseiseltä lentoasemalta vaihtomääräpaikkaan, tai tällaisia aikoja voi käyttää myös toinen lentoliikenteen harjoittaja, jos ne palautetaan lähtö- ja saapumisaikojen pooliin. Sen seikan, että Lelystadin lentoasema varataan ensisijaisesti tiettyyn Schipholin lentoasemalta siirrettävään liikenteeseen, ei voida katsoa haittaavan perusteetta sellaisten lentoliikenteen harjoittajien liiketoimintamahdollisuuksia, jotka aikovat käyttää Lelystandin lentoasemaa ilman tällaista siirtoa. Tämä rajoitus liittyy luonteenomaisesti näihin ehdotettuihin liikenteenjakamissääntöihin, joilla pyritään helpottamaan Schipholin lentoaseman kapasiteettirajoituksia siirtämällä liikennettä vapaaehtoisesti Lelystadin lentoasemalle ([20]). Jäljempänä arvioidaan tarkemmin, onko tämä tilanne yhteensopiva erityisesti suhteellisuusperiaatteen kanssa [ks. tämän päätöksen 5.2.2 jakso].

5.2.2 *Oikeasuhteisuus, avoimuus, puolueettomat perusteet ja syrjimättömyys*

5.2.2.1 Alustavat huomautukset

(75) Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 2 kohdassa säädetyt vaatimukset, jotka liittyvät oikeasuhteisuuteen, avoimuuteen, sovellettujen perusteiden puolueettomaan luonteeseen ja syrjimättömyyteen, merkitsevät sitä, että liikennettä voidaan jakaa lentoasemien välillä ainoastaan oikeutettujen tavoitteiden perusteella, rajoittamatta kuitenkaan jäsenvaltioiden mahdollisuutta valita kohdennetumpia tavoitteita.

(76) Asetusluonnoksen 7 artiklan vuoksi tämä päätös rajoittuu liikenteen jakamiseen niiden 10 000 lähtö- ja saapumisaikojen rajoissa Lelystadin lentoasemalla, joille annetaan etusija asetusluonnoksen 2 artiklan 2 ja 3 kohdan mukaisesti.

(77) Tavoitteena, jonka Alankomaiden viranomaiset esittävät ehdottamansa toimenpiteen tueksi, on vahvistaa Schipholin lentoaseman asemaa yhtenä unionin tärkeimmistä liikennekeskuksista tilanteessa, jossa lentoasema on saavuttanut Aldersin sopimuksella vahvistetun enimmäiskapasiteettinsa 500 000 lento-operaatiota vuodessa [ks. edellä 24 kappale]. Se on yksi tavoitteista, joihin on hyväksyttävää pyrkiä asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan nojalla. Komissio on aiemmissa komission asetuksen (ETY) N:o 2408/92 ([21]) 8 artiklan 1 kohtaan perustuvissa päätöksissä eli komission päätöksissä 95/259/EY ([22]), 98/710/EY ([23]) ja 2001/163/EY ([24]) sekä tiedonannossaan EU:n ulkoinen ilmailupolitiikka – Tulevat haasteet ([25]) tunnustanut oikeuden lentoasemia koskevaan aktiiviseen suunnittelupolitiikkaan sillä edellytyksellä, että se on EU:n oikeuden yleisten periaatteiden mukaista. Tällaisessa suunnittelupolitiikassa voidaan ottaa huomioon monia eri tekijöitä, joita toimivaltaiset viranomaiset pitävät ensisijaisina. Käytännön toimenpiteet, jotka on toteutettava lentoasemia koskevan suunnittelupolitiikan täytäntöön panemiseksi, voivat myös olla erilaisia eri lentoasemilla. Jäsenvaltio saattaa oikeutetusti haluta edistää yhden lentoaseman kehitystä omalla alueellaan muiden siellä sijaitsevien lentoasemien kustannuksella. Tällaisessa tapauksessa pelkkä pääsyn rajoittaminen näille muille lentoasemille voi olla järkevä keino saavuttaa haluttu päämäärä. Tarkoissa säännöissä, joilla tällainen oikeutettu tavoite pyritään saavuttamaan, on kuitenkin noudatettava asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 2 kohdassa säädettyjä suhteellisuuden, avoimuuden ja syrjimättömyyden periaatteita.

([20]) Samankaltaista tilannetta käsitellään komission päätöksessä 95/259/EY, annettu 14 päivänä maaliskuuta 1995, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 soveltamiseen liittyvästä menettelystä (asia VII/AMA/9/94 – lentoliikenteen jakamista Pariisin lentoasemajärjestelmässä koskevien ranskalaisten määräysten soveltaminen) (EYVL L 162, 13.7.1995, s. 25) VI osasto.

([21]) Neuvoston asetus (ETY) N:o 2408/92, annettu 23 päivänä heinäkuuta 1992, yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille (EYVL L 240, 24.8.1992, s. 8).

([22]) Ks. alaviite 20.

([23]) Komission päätös 98/710/EY, tehty 16 päivänä syyskuuta 1998, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 soveltamiseen liittyvästä menettelystä (asia VII/AMA/11/98 – Italian säännöt Milanon lentoasemajärjestelmän liikenteen jakamisesta) (EYVL L 337, 12.12.1998, s. 42), johdanto-osan 45 kappale.

([24]) Komission päätös 2001/163/EY, tehty 21 päivänä joulukuuta 2000, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 soveltamiseen liittyvästä menettelystä (asia TREN/AMA/12/00 – Italian säännöt Milanon lentoasemajärjestelmän liikenteen jakamisesta) (EYVL L 58, 28.2.2001, s. 29), johdanto-osan 45 kappale.

([25]) EU:n ulkoinen ilmailupolitiikka – Tulevat haasteet, COM (2012) 556 final, 27. syyskuuta 2012.

5.2.2.2 Suhteellisuus, avoimuus ja puolueettomat perusteet

(78) Alankomaiden viranomaisten toimittamien sääntöjen tavoitteena on luoda mahdollisuuksia korvata tietyt lennot Schipholin lentoasemalla muilla lennoilla, joilla voidaan paremmin vahvistaa Schipholin asemaa kauttakulkuasemana. Tätä varten säännöissä tehdään ero ”vaihtolentojen” ja ”point-to-point-lentojen” välillä. Määräpaikkaan suuntautuva lento katsotaan ehdotettujen liikenteenjakamissääntöjen mukaan ”vaihtolennoksi”, jos keskimäärin vähintään 10 prosenttia Schipholin lentoasemalta kyseiseen määräpaikaan lentävistä matkustajista on aiemmin laskeutunut Schipholin lentoasemalle säännöissä tarkoitettujen viiden vuoden viitejaksojen aikana. Edellytyksenä on kuitenkin, että lentoja on ollut yli kymmenen vuodessa luokituksen julkaisemista edeltävien kolmen vuoden aikana.

(79) ”Point-to-point-lennot” määritellään sen sijaan siten, että kaikkien Schipholin lentoasemalta tiettyyn määräpaikkaan lähteneiden lentojen keskimääräinen vaihto-osuus on ollut alle 10 prosenttia viiden kalenterivuoden pituisen viitejakson aikana. Edellytyksenä on kuitenkin, että lentoja on ollut yli kymmenen vuodessa luokituksen julkaisemista edeltävien kolmen vuoden aikana.

(80) Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 2 kohdassa ei suljeta pois mahdollisuutta asettaa tällaisia kynnysarvoja liikenteen jakamiseksi lentoasemien välillä. Valitulla kynnysarvolla, jonka avulla määritetään, lentääkö määräpaikkaan kriittinen määrä matkustajia, jotka vaihtavat lentoa tietyllä lentoasemalla, voidaan periaatteessa ohjata liikennettä kyseiselle lentoasemalle, eikä kynnysarvon käytöllä välttämättä ylitetä sitä, mikä on tätä varten tarpeen.

(81) Sen varmistamiseksi, että kynnysarvot johtavat oikeasuhteisiin tuloksiin asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan mukaisesti, niiden on perustuttava puolueettomaan arviointiin siitä, saavutetaanko niillä asetettu tavoite, joka on tässä tapauksessa Schipholin lentoaseman säilyttäminen ja kehittäminen liikennekeskuksena, ja miten tämä tavoite saavutetaan. Tätä varten jäsenvaltioilla on jonkin verran päätösvaltaa. Koska eri kynnysarvot voivat johtaa erilaisiin vaikutuksiin, asianomaisen jäsenvaltion on tarkasteltava huolellisesti näitä vaikutuksia ennen tietyn kynnysarvon käyttöönottoa.

(82) SEO Amsterdam Economics -konsulttiyrityksen ([26]) tekemässä tutkimuksessa todetaan, että vaihdoille asetetut alhaiset kynnysarvot vääristävät markkinoita rajallisesti, kun taas korkeammat kynnysarvot johtavat valikoivampaan ja tehokkaampaan lopputulokseen. Tutkimuksessa otetaan lähtökohdaksi 10 prosentin kynnysarvo ja verrataan sen vaikutuksia vaihtoehtoisten kynnysarvojen vaikutuksiin. Jos liikenteenjakamissäännöissä käytettäisiin tätä kynnysarvoa, KLM:n lennot olisivat merkittävässä määrin point-to-point-lentoja, nimittäin lähes […] lento-operaatiota ([…] reittiä) vuodessa. Erittäin alhainen kynnysarvo (enintään 4 prosenttia) ei vaikuttaisi merkittävästi KLM:ään […], mutta sillä olisi huomattavia vaikutuksia erityisesti lomalentoliikenteen harjoittajiin. Toisin kuin käytettäessä 10 prosentin kynnysarvoa niillä olisi pienemmät mahdollisuudet saada etusija liikenteen siirtämisessä Lelystadin lentoasemalle. Enintään 8 prosentin kynnysarvo vaikuttaisi KLM:ään vain jonkin verran verrattuna 10 prosentin skenaarioon, sillä […]. Jos kynnysarvo olisi 15 prosenttia, liikenteenjakamissäännöt vaikuttaisivat huomattavasti enemmän KLM:ään (lento-operaatioiden määrä kasvaisi yli […]), eli absoluuttisesti mitattuna vaikutukset olisivat suuremmat kuin muihin lentoyhtiöihin, joiden kotiasema on Schipholin lentoasema. Tällä 15 prosentin kynnysarvolla noin […] prosenttia Schipholin lentoasemalta lähtevistä Transavian lennoista katsottaisiin vaihtolennoiksi, mutta jos kynnysarvo olisi hyvin alhainen eli 2 prosenttia, niiden osuus olisi yli […] prosenttia. Tämä merkitsee sitä, että lentoyhtiö lentää suhteellisen suureen määrään määräpaikkoja ja vain muutamista niistä lennetään vaihtolentoja. Muiden kilpailijoiden osalta tutkimus osoittaa, että lähes […] prosenttia Easyjetin Schipholin lentoasemalla tuottamasta liikenteestä saavuttaa 15 prosentin rajaarvon. Jos kynnysarvo asetetaan tälle tasolle, Tuiflylla ja Corendonilla olisi kaikista Schipholin lentoasemaa kotiasemanaan käyttävistä lentoliikenteen harjoittajista heikoimmat mahdollisuudet päästä etusijalle, kun liikennettä siirretään Lelystadin lentoasemalle.

(83) Tämän analyysin perusteella Alankomaiden viranomaisten oli aiheellista päätellä, että sopiva tasapaino saavutetaan 10 prosentin kynnysarvolla. Schipholin lentoaseman nykyisistä lento-operaatioista 2 prosenttia on sellaisia, jotka voidaan siirtää ”point-to-point-lentoina” Lelystadin lentoasemalle, jolloin ne korvataan Schipholin lentoasemalla ”vaihtolennoilla”. Monet lentoliikenteen harjoittajat voisivat varmasti hyötyä sen eduista ([27]).

(84) Tältä osin voidaan katsoa, että asetettu tavoite voidaan saavuttaa mainitulla kynnysarvolla ylittämättä kuitenkaan sitä, mikä on tarpeen tavoitteen saavuttamiseksi.

([26]) Ks. edellä 41 kappale.
([27]) Tutkimuksen tulokset perustuvat tunnettuihin määräpaikkoihin, eikä niissä oteta huomioon lentoliikenteen harjoittajien mahdollisuuksia osoittaa, että myös muut määräpaikat voitaisiin hyväksyä vaihtomääräpaikoiksi. Ks. edellä 90 kappale.

(85) Muista ehdotettujen liikenteenjakamissääntöjen osatekijöistä on syytä muistaa ensinnäkin se, että lentojen siirtäminen Schipholin lentoasemalta Lelystadin lentoasemalle on vapaaehtoista. Toiseksi, asianomaisille lentoliikenteen harjoittajille Lelystadin lentoasemalla myönnetty etusija, jolla pyritään lisäämään tällaisten siirtojen toteuttamista, koskee ainoastaan 10 000 lähtö- ja saapumisaikaa. Tämän määrän mahdollisesta lisäämisestä 25 000 lähtö- ja saapumisaikaan päätetään erikseen arvioinnin jälkeen, ja myös siihen on saatava komission hyväksyntä ennen lisäyksen soveltamista. Kolmanneksi asetusluonnoksen 3 artiklalla varmistetaan, että etusija voidaan myöntää ainoastaan sellaisille liikenteenharjoittajille, jotka omalta osaltaan vahvistavat Schipholin lentoaseman asemaa liikennekeskuksena, mikä on ehdotettujen liikenteenjakamissääntöjen perimmäinen tavoite. Se saavutetaan muuttamalla lähtö- ja saapumisaikoja siten, että niitä käytetään yksinomaan vaihtolentoihin. Erityisesti 3 artiklan 2–4 kohdalla varmistetaan, että liikenteenjakamissääntöjen tavoite saavutetaan riippumatta lähtö- ja saapumisaikojen siirrettävyydestä (jota voidaan käyttää lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen nojalla) ja riippumatta siitä, miten asianomaisen liikenteenharjoittajan tai liikenteenharjoittajien ryhmän hallussa olevien lähtö- ja saapumisaikojen kokonaismäärä muuttuu.

(86) Kaikki ehdotetuissa liikenteenjakamissäännöissä vahvistetut perusteet ovat puolueettomia ja avoimia.

5.2.2.3 Syrjimättömyys

(87) Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 2 kohdan mukaan liikenteenjakamissääntöjen on oltava sellaiset, ettei niillä aiheuteta syrjintää unionin alueella sijaitsevien määräpaikkojen välillä eikä syrjintää lentoliikenteen harjoittajien kansallisuuden tai identiteetin perusteella. Nämä kaksi kieltoa ilmentävät yhdenvertaisen kohtelun yleisperiaatetta. Euroopan unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan ([28]) tämä periaate edellyttää, että toisiinsa rinnastettavia tapauksia ei kohdella eri tavalla ja että erilaisia tapauksia ei kohdella samalla tavalla, ellei tällaista käsittelyä voida puolueettomasti perustella.

— **Unionin alueella olevien määräpaikkojen välinen syrjimättömyys**

(88) Ehdotetuissa liikenteenjakamissäännöissä ”point-to-point-lennot” ja ”vaihtolennot” erotetaan toisistaan vain, kun on kyse mahdollisuudesta siirtää lento-operaatioita Schipholin lentoasemalta Lelystadin lentoasemalle ja saada tietty etusija jälkimmäisellä lentoasemalla. Lukuun ottamatta ”riskilentoja”, joita voidaan turvallisuussyistä käsitellä ainoastaan Schipholin lentoasemalla, tämä erottelu liittyy erottamattomasti oikeutettuun tavoitteeseen vakiinnuttaa Schipholin lentoaseman asema kauttakulkuasemana. Kuten edellä on selostettu, ehdotetut liikenteenjakamissäännöt voivat auttaa tämän tavoitteen saavuttamisessa, eikä niissä ylitetä sitä, mitä tavoitteen saavuttaminen edellyttää, ja käytetyt perusteet ovat luonteeltaan puolueettomia. Sen vuoksi erottelua voidaan pitää puolueettomasti perusteltuna, eikä sitä voida katsoa itsessään syrjiväksi.

(89) Tässä yhteydessä komissio toteaa, että Alankomaiden viranomaisten vahvistamilla perusteilla, joilla nämä kaksi erilaista määräpaikkatyyppiä erotetaan toisistaan, varmistetaan, että kaikkia määräpaikkoja, joilla on sama vaikutus Schipholin lentoasemaan liikennekeskuksena, kohdellaan yhdenvertaisesti.

(90) Tämä pätee myös määräpaikkoihin, jotka eivät sisälly määräysluonnoksen liitteeseen 1 siitä syystä, että ne eivät saavuta vaihtomatkustajien määrälle asetettua 10 prosentin kynnysarvoa Alankomaiden viranomaisten toistaiseksi käytettävissä olevien tietojen perusteella. Itse asiassa liikenteenharjoittajille voidaan sallia, että useampaa kuin yhtä näistä määräpaikoista käsitellään vaihtomääräpaikkoina asiaa koskevien tietojen perusteella, mukaan lukien asianmukaiset ennusteet ja muita eurooppalaisia lentoasemia koskevat tiedot (ks. määräysluonnoksen 1 artiklan 3 ja 4 kohta ja 3 artikla) ([29]). Kyseisten sääntöjen ehdot ovat sellaiset, että ne tarjoavat liikenteenharjoittajille mahdollisimman laajat mahdollisuudet perustella väitteensä tältä osin esimerkiksi käyttämällä erikseen varattuja jatkolentoja ([30]) koskevia tietoja tai lentoaseman keräämiä tietoja.

(91) Tämä perusteella voidaan päätellä, etteivät ehdotetut liikenteenjakamissäännöt aiheuta syrjintää unioin alueella sijaitsevien määräpaikkojen välillä.

— **Lentoliikenteen harjoittajien kansallisuuteen tai identiteettiin perustuvan syrjinnän puuttuminen**

(92) Määräpaikkojen erotteluperusteilla, jotka ovat luonteeltaan puolueettomia ottaen huomioon toimenpiteen tavoite, varmistetaan, ettei lentoliikenteen harjoittajien välillä esiinny kansallisuuteen tai identiteettiin perustuvaa syrjintää. Kaikkia lentoliikenteen harjoittajia kohdellaan samoilla perusteilla yhdenvertaisesti.

([28]) Esim. unionin tuomioistuimen tuomio 30.9.2010, *Uzonyi*, EU:C:2010:563, 31 kappale.
([29]) Ks. edellä 15 ja 16 kappale.
([30]) Näillä tarkoitetaan sitä, että matkustaja voi varata kaksi peräkkäistä lentoa ja saada tarvittaessa korvaavan lennon tai hotellihuoneen vakuutuksen nojalla, jos lennot myöhästyvät tai ne peruutetaan tai järjestellään uudelleen. ”Dohop”(https://www.dohop.com/) ja ”Kiwi” (https://www.kiwi.com/en/pages/content/about/) ovat yleisesti tunnettuja toimijoita, jotka tarjoavat tällaisia lentoja.

(93) Kuten edellä on tarkemmin selostettu, asetusluonnoksen 3 artiklalla varmistetaan, että etusija voidaan myöntää Lelystadin lentoasemalla ainoastaan sellaisille liikenteenharjoittajille, jotka omalta osaltaan vahvistavat Schipholin lentoaseman asemaa liikennekeskuksena, mikä on ehdotettujen liikenteenjakamissääntöjen perimmäinen tavoite. Se saavutetaan muuttamalla lähtö- ja saapumisaikoja siten, että niitä käytetään yksinomaan vaihtolentoihin.

5.2.3 *Lähtö- ja saapumisaikojen jakamista koskevien unionin sääntöjen noudattaminen*

(94) Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 1 kohdan mukaan liikenneoikeuksien käytössä on noudatettava sovellettavia unionin sääntöjä, jotka koskevat erityisesti lähtö- ja saapumisaikojen jakamista. Tästä asiasta säädetään nykyään lähtö- ja saapumisaikoja koskevassa asetuksessa.

(95) Lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen 3 artiklan mukaisesti tehty analyysi osoittaa Alankomaiden viranomaisten mielestä sen, että Lelystadin lentoasemalla tulee olemaan kapasiteettivajetta heti, kun kaupallinen lentotoiminta käynnistetään siellä. Näin ollen se nimetään koordinoiduksi lentoasemaksi kyseisen säännöksen mukaisesti.

(96) Jaettaessa lähtö- ja saapumisaikoja koordinoiduilla lentoasemilla on noudatettava kyseisen asetuksen muita säännöksiä, erityisesti 8–10 artiklaa.

(97) Asetusluonnoksen 2 artiklan 2 kohdassa täsmennetään, että siinä säädetty etusija ei rajoita lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen soveltamista. Kuten asetusluonnoksen perusteluissa selitetään, kyseistä säännöstä sovelletaan ainoastaan sellaisiin pyyntöihin, jotka ovat ristiriidassa lähtö- ja saapumisaikoja koskevassa asetuksessa vahvistettujen yleisesti sovellettavien perusteiden soveltamisen kanssa.

(98) Tässä yhteydessä viitataan lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen 10 artiklan 6 kohtaan. Kyseisen säännöksen mukaan siinä uusille tulokkaille koordinoidulla lentoasemalla annettu etusija ei kuitenkaan rajoita ”asetuksen (ETY) N:o 2408/92 8 artiklan 1 kohdan soveltamista”. Asetuksen (ETY) N:o 2408/92 8 artiklan 1 kohta on korvattu asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 2 kohdalla, joka on liikenteenjakamissääntöjen laatimisen (ja komission arvioinnin) nykyinen oikeusperusta. Näin ollen etusijaa voidaan mukauttaa asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 2 kohdan mukaisen liikenteen jakamisen yhteydessä, jos mukauttaminen rajoittuu siihen, mikä on ehdottoman välttämätöntä liikenteenjakamissääntöjen tavoitteen saavuttamiseksi.

(99) Käsiteltävänä olevassa tapauksessa asetusluonnoksen 2 artiklan 2 kohdassa esitetty etusijasääntö tulee voimaan vasta lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen etusijaperusteiden soveltamisen jälkeen ja rajoittuu sääntöjen soveltamisalaan tähän saakka kuuluneisiin lähtö- ja saapumisaikoihin, jotka vastaavat 10 000:ta operaatiota ([31]). Tämä etusijan mukauttaminen ei ylitä sitä, mikä on tarpeen ehdotettujen liikenteenjakamissääntöjen tavoitteen saavuttamiseksi, joten se on lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen mukainen.

(100) Samoin asetusluonnoksen 3 artiklan sääntö, jonka mukaan Schipholin lentoasemalla 2 artiklan 2 kohdan soveltamisalaan kuuluneita lähtö- ja saapumisaikoja voidaan käyttää ainoastaan vaihtolentoihin, liittyy olennaisesti liikenteen jakamiseen ja on sen tyypillinen piirre. Sen vuoksi myös sitä on pidettävä lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen mukaisena.

5.2.4 *Muiden unionin sääntöjen noudattaminen*

(101) Komissio toteaa, että asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan nojalla tehtävän arvioinnin ainoa kohde on kansallinen sääntö, jolla säännellään ”lentoliikenteen jakamista” [19 artiklan 3 kohdan ensimmäinen alakohta]. Mainitun artiklan 1 kohdan noudattamisesta todettakoon, että se seikka, että Lelystadin lentoasema avataan tiettynä ajankohtana kaupalliselle lentotoiminnalle, sekä avaamisen laajuus mahdollisilla operaatioilla mitattuna ovat välttämättömiä edellytyksiä liikenteen jakamiselle. Nämä osatekijät eivät sisälly itse jakamiseen. Liikenteen jakamisen edellytykset eivät sinänsä voi vaikuttaa kielteisesti asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen ”turvallisuutta”, ”turvatoimia” ja ”ympäristönsuojelua” koskevien unionin sääntöjen noudattamiseen. Sen vuoksi nämä seikat eivät herätä epäilyjä yhteensopivuudestaan tämän säännöksen kanssa.

6. **PÄÄTELMÄT**

(102) Näin ollen komissio katsoo Alankomaiden viranomaisten ilmoitukseen sisältyvien tosiseikkojen ja oletusten arvioinnin perusteella, että suunnitellut liikenteenjakamissäännöt ovat asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan mukaisia,

([31]) Kuten edellä on selostettu (ks. 12 ja 85 kappale), näiden lähtö- ja saapumisaikojen määrää lisätään Lelystadin lentoasemalla vasta sen jälkeen, kun järjestely on arvioitu ja komissio on antanut erillisen hyväksynnän. Tässä päätöksessä käsitelty järjestely koskee ainoastaan edellä mainittuja 10 000 lähtö- ja saapumisaikaa.

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Hyväksytään ministeriön asetusluonnoksessa ja infrastruktuuri- ja vesihuoltoministerin määräysluonnoksessa esitetyt toimenpiteet, jotka koskevat Lelystadin lentoaseman ja Schipholin lentoaseman lentoliikenteen jakamista, sellaisena kuin ne on ilmoitettu komissiolle 29 päivänä maaliskuuta 2019 ja muutettu 3 päivänä heinäkuuta 2019 ja 11 päivänä heinäkuuta 2019 päivätyillä kirjeillä.

Tämä päätös on osoitettu Alankomaiden kuningaskunnalle.

Tehty Brysselissä 24 päivänä syyskuuta 2019.

Komission puolesta

Violeta BULC

Komission jäsen