HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG (EU) 2019/1585 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

(2019. szeptember 24.)

az 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 19. cikke alapján az Amszterdam Schiphol és az Amszterdam Lelystad repülőterekre vonatkozó forgalommegosztási szabályok megállapításáról

(az értesítés a C(2019) 6816. számú dokumentummal történt)

(Csak a holland nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak 19. cikke (3) bekezdésére,

az 1008/2008/EK rendelet 25. cikkének (1) bekezdésében említett bizottsággal folytatott konzultációt követően,

mivel:

1. ELJÁRÁS

(1) Egy később visszavont előző értesítést ([2]) követően a holland hatóságok 2019. március 25-én e-mailben ([3]) arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy az infrastruktúra- és vízügyi miniszter miniszterirendelet-tervezetének és végrehajtásiutasítás-tervezetének elfogadásával az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke (3) bekezdésének értelmében forgalommegosztási szabályokat szándékoznak előírni a hollandiai Amszterdam Schiphol, illetve Amszterdam Lelystad repülőterekre (a továbbiakban: Schiphol repülőtér vagy Schiphol, illetve Lelystad repülőtér vagy Lelystad) vonatkozóan. A holland hatóságok 2019. március 29-i e-mailjükben ([4]) benyújtották az infrastruktúra- és vízügyi miniszter miniszteri rendelet-tervezetének és végrehajtásiutasítás-tervezetének módosított változatát ([5]), a 2019. március 25-i értesítésben már szereplő egyéb elemekkel együtt.

(2) A holland hatóságok által ilyen módon benyújtott információk mellékletként négy tanulmányt tartalmaztak: 1. A Schiphol kapacitásigénye 2023-ban; 2. A Schiphol kapacitásigénye 2030-ban; 3. Másodlagos kereskedelem a Schipholon ([6]) és 4. A légitársaságokra vonatkozó megosztási műveletek.

(3) A Bizottság 2019. április 12-én közzétette a tervezett forgalommegosztási szabályok összefoglalását *az Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([7]), és felkérte az érdekelt feleket észrevételeik benyújtására.

(4) A holland hatóságok 2019. július 3-i ([8]) és 2019. július 11-i ([9]) levelükben a bizottsági szolgálatok által felvetett aggályok figyelembevétele céljából módosították az értesítést. A holland hatóságok ugyanezen, 2019. július 11-i levelükben, valamint 2019. július 16-i e-mailjükben ([10]) további, az értesítés szempontjából fontos ténybeli elemeket közöltek a repülőterek hozzáférhetőségét, valamint az említett hatóságok azzal kapcsolatos szándékát illetően, hogy a Lelystad repülőteret mikor nyitják meg a kereskedelmi műveletek számára.

([1]) HL L 293., 2008.10.31., 3. o.
([2]) 2018. július 12-én a holland hatóságok a Schiphol és a Lelystad repülőtérre vonatkozó forgalommegosztási szabályok első sorozatáról értesítették a Bizottságot. A holland hatóságok 2018. december 4-én visszavonták az értesítést.
([3]) Az Ares (2019)2057632 számon nyilvántartásba véve.
([4]) Az Ares (2019)2256246 számon nyilvántartásba véve.
([5]) Aanmelding verkeersverdelingsregel voor de Nederlandse luchthavens Lelystad Airport en Schiphol.
([6]) A három tanulmányt az SEO Amsterdam Economics tanácsadó cég készítette.
([7]) HL C 136., 2019.4.12., 26. o.
([8]) Az Ares (2019)4236859 számon nyilvántartásba véve.
([9]) Az Ares (2019)4595066 számon nyilvántartásba véve.
([10]) Az Ares (2019)4595552 számon nyilvántartásba véve.

2. AZ INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA ÉS A HOLLAND HATÓSÁGOK ÁLTAL MEGHATÁROZOTT CÉLKITŰZÉS

2.1. **Az intézkedés leírása**

(5) A Schiphol és a Lelystad repülőterek közötti forgalommegosztásra vonatkozó forgalommegosztási szabályok (fmsz) tervezete a következő elemekből áll:

a) A Lelystad repülőteret, amelyet a holland kormány 2020 vége előtt tervez megnyitni a kereskedelmi műveletek előtt, koordinált repülőtérré jelölik ki a 95/93/EGK tanácsi rendelet ([11]) (a továbbiakban: a résidőkről szóló rendelet) értelmében, a miniszteri rendelet hatálybalépésétől kezdve. Lelystad repülőtér.

b) A résidőkről szóló rendelet sérelme nélkül a légi fuvarozó elsőbbséget élvez a Lelystad repülőtéren a felszállási vagy leszállási résidők igénylése során, amennyiben a szóban forgó légi fuvarozó:

— átadta a Schiphol repülőtéren rendelkezésére álló történeti résidőket egy másik légi fuvarozónak, vagy pedig visszaadta azokat a résidő-koordinátornak, vagy

— a továbbiakban vállalja, hogy a Schiphol repülőtéren történeti résidőket használ fel transzferjáratok üzemeltetésére.

c) A fenti b) pontban leírt szabály csak a Schiphol repülőtéren rendelkezésre álló olyan résidőkre vonatkozik, amelyeket az előző megfelelő menetrendi időszakban vagy a négy korábbi megfelelő menetrendi időszak közül legalább háromban használtak közvetlen járatok lebonyolításához.

(6) A „transzferjáratok” és a „közvetlen járatok” fogalmát az infrastruktúra- és vízügyi miniszter rendelete határozza meg. Ezenkívül szabályokat kell megállapítani az e járatok által teljesítendő kritériumok tekintetében. A járatokat kétévente be kell sorolni e kritériumok szerint, és minden új besorolást legalább egy évvel a hatálybalépése előtt be kell jelenteni. Az e felhatalmazáson alapuló végrehajtásiutasítás-tervezet a bejelentett intézkedés részét képezi (vö. az alábbi (13)–(21) preambulumbekezdéssel).

(7) Az fmsz-tervezet nem írja elő, hogy egyrészről a Lelystad repülőtéren felhasznált kapacitás napjainak és időpontjainak, másrészről a Schiphol repülőtéren meglévő, a fenti (5) preambulumbekezdés b) pontjában leírt szabály szerint átadott, visszaadott vagy más célra felhasznált, megfelelő résidők napjainak és időpontjainak egybe kell esniük.

(8) A rendelettervezet 2. cikkének (2) bekezdését (vagyis a fenti (5) preambulumbekezdés b) pontjában leírt szabályt) alkalmazó légi fuvarozónak erről értesítenie kell a minisztert, a résidő-koordinátort és adott esetben az átvevő légi fuvarozót, közölve, hogy a Schiphol repülőtér mely résidőiről van szó. A miniszter tájékoztatásakor a légi fuvarozónak bizonyítania kell, hogy a rendelettervezet 2. cikke (5) bekezdésében (a fenti (5) preambulumbekezdés c) pontja) leírt követelmények teljesülnek.

(9) A rendelettervezet 3. cikke (1) bekezdésének értelmében a 2. cikk (2) bekezdésének hatálya alá tartozó (a fenti (5) preambulumbekezdés b) pontjában leírt) történeti résidőket kizárólag transzferjáratok céljára lehet felhasználni.

(10) A miniszterirendelet-tervezet 3. cikkének (2), (3) és (4) bekezdése a következő további rendelkezéseket határozza meg:

„(2) E rendelet alkalmazásának ideje alatt az (1) bekezdésben említett történeti résidőkkel rendelkező légi fuvarozónak legalább ugyanannyi transzferjáratot kell biztosítania, mint amennyit a megfelelő menetrendi időszakban azelőtt biztosított, hogy megszerezte volna ezeket a résidőket, adott esetben vagy ezeknek a 2. cikk (2) bekezdésének a) pontja szerinti átadását követően vagy pedig a 2. cikk (2) bekezdésének b) pontjának e résidőkre való alkalmazását megelőzően, a transzferjáratok számát a szóban forgó résidők számával megegyező számmal megnövelve.

Az első albekezdéstől eltérve és a (3) bekezdésben meghatározott feltételek mellett a szóban forgó fuvarozó csökkentheti a transzferjáratok számát, ha a rendelkezésére álló összes résidő száma csökken.

(3) Az (1) bekezdésben említett résidőkkel rendelkező légi fuvarozó – az említett bekezdés sérelme nélkül – semmilyen esetben sem csökkentheti a transzferjáratoknak a Schiphol repülőtéren meglévő többi résidőnek köszönhetően üzemeltetett valamennyi járaton belüli százalékos arányát ezeknek az azt megelőzően fennálló százalékos arányához képest, hogy a fuvarozó megszerezte a kérdéses történeti résidőket, adott esetben vagy azoknak a 2. cikk (2) bekezdésének a) pontja szerinti átruházást követően vagy pedig a 2. cikk (2) bekezdésének b) pontjának e résidőkre történő alkalmazását megelőzően.

([11]) A Tanács 95/93/EGK rendelete (1993. január 18.) a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól (HL L 14., 1993.1.22., 1. o.).

(4) Ha a Schiphol repülőtéren meglévő résidőkkel egynél több olyan vállalkozás rendelkezik, amely a következőkből álló konkrét csoport tagja:

— egy anyavállalat és valamennyi leányvállalata, vagy pedig

— ugyanazon anyavállalat valamennyi leányvállalata,

minden ilyen társaságcsoportot egyetlen légi fuvarozónak kell tekinteni a (2) és (3) bekezdés alkalmazásában."

(11) A miniszterirendelet-tervezet 2. cikkének (3) és (4) bekezdése szerint a 2. cikk (2) bekezdésében említett elsőbbség (a fenti (5) preambulumbekezdés b) pontja) a Lelystad repülőtéren meglévő résidők két részletére vonatkozik, nevezetesen legfeljebb 10 000 résidőre, illetve 10 001–25 000 résidőre.

(12) A rendelet a 7. cikke értelmében a királyi határozatban meghatározandó időpontban lép hatályba, kivéve a 2. cikk (4) bekezdését, amely azon a napon lép hatályba, amikor az Európai Bizottság az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke (3) bekezdése szerinti külön kérelem alapján jóváhagyja ezt a konkrét bekezdést, és határozatát közzéteszi az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

(13) A miniszter végrehajtásiutasítás-tervezete a „transzferjáratokat" az egyes járatok célállomásai alapján határozza meg. A kritériumok a következők:

— a besorolás közzétételét megelőző öt naptári év adatai szerint a transzferjáratok átlagos százalékos aránya a Schiphol repülőtérről induló összes járat legalább 10 %-a, valamint évente több mint tíz járatot indítottak a besorolás közzétételét megelőző három évben, vagy

— célállomások vannak az „Aanwijzingsregeling risicovluchten" 1. cikkének (1) bekezdésében – amely a vámellenőrzést igénylő úgynevezett „kockázatos járatokat" határozza meg – megállapított területeken.

(14) A végrehajtásiutasítás-tervezet 1. melléklete felsorolja az e kritériumoknak megfelelő célállomásokat.

(15) A végrehajtásiutasítás-tervezet 1. cikkének (3) bekezdésével összhangban az 1. mellékletben nem szereplő célállomás „transzfercélállomásnak" minősül egy legfeljebb 5 évig terjedő kért időszakra, ha a légitársaság előzetesen igazolja a miniszter számára, hogy a célállomást kiszolgáló járatai között a transzferjáratok átlagos százalékos aránya legalább 10 % a kért időszakok száma tekintetében.

(16) A végrehajtásiutasítás-tervezet 1. cikkének (4) bekezdése szerint a légitársaságok minden esetben teljesíthetik a (3) bekezdésben foglalt követelményt annak igazolásával, hogy az egy célállomást kiszolgáló járatok között a transzferjáratok átlagos százalékos aránya legalább 10 % a (3) bekezdésben említett kérelmet megelőző öt naptári évben az Európai Unió valamelyik repülőterén.

(17) Azokat a célállomásokat, amelyeket a (3) bekezdés szerint transzfercélállomásnak kell tekinteni, közzéteszik a Kormányzati Közlönyben.

(18) A miniszter végrehajtásiutasítás-tervezete a 2. mellékletben felsorolja a „közvetlen járatként" kijelölt célállomásokat is, az alábbi kritériumok alapján:

— a transzferjáratok átlagos százalékos aránya a Schiphol repülőtérről induló összes járat legalább 10 %-a, a besorolás közzétételét megelőző öt naptári év adatai szerint,

— évente több mint tíz járatot indítottak a besorolás közzétételét megelőző három évben.

(19) A végrehajtásiutasítás-tervezet 3. cikke a transzferjáratoknak a rendelet alkalmazása szempontjából releváns százalékos arányára vonatkozó bizonyítékok értékeléséről szól.

(20) A 3. cikk (1) bekezdése szerint a transzferjáratok és a transzfercélállomások százalékos arányára vonatkozó bármilyen ellenőrizhető adatot be lehet nyújtani a miniszternek, és ezeket figyelembe veszik, amikor a járatokat transzfer- vagy közvetlen járatként határozzák meg.

(21) A 3. cikk (2) bekezdése előírja, hogy az (1) bekezdésben említett adatok vonatkozásában minden esetben átszálló utasnak tekintik azokat az utasokat, akik a Schiphol repülőtérre érkeznek, majd az érkezést követő 24 órán belül az előző járat kiindulási helyétől eltérő célállomásra indulnak.

2.2. **Az intézkedés holland hatóságok által kitűzött célja**

(22) A holland hatóságok szerint az fmsz-tervezet célja a transzferjáratok előnyben részesítése a Schiphol repülőtér kapacitásának elosztása során. Az interkontinentális célállomások kiterjedt hálózatát csak úgy lehet kiszolgálni, ha a Schiphol kontinentális és interkontinentális csomópontként működik. A két funkció, vagyis a kontinentális célállomások kiszolgálása, illetve az átszálló utasok számára biztosított európai hálózat keretében való működés egymástól elválaszthatatlan, és a kettő együtt alkotja a Schiphol kontinentális és interkontinentális csomópontként meglévő funkcióját.

(23) E célkitűzés háttere az, hogy az „Alders-megállapodás" szerint a Schiphol repülőtéren 2020 végéig évente legfeljebb 500 000 gépmozgásra van lehetőség. Ezt a megállapodást az érintett felek (azaz a légiközlekedési ágazat, a hatóságok és a lakosság) 2008-ban kötötték. A megállapodás egyensúlyt kíván megvalósítani a repülési ágazat növekedése, valamint az életképesség, a környezetbiztonság és a fenntarthatóság között.

(24) Az évi 500 000 gépmozgás felső határát a Schiphol repülőtéren már 2018-ban elérték. Következésképpen a holland hatóságok úgy vélik, hogy a Schiphol repülőtéren a transzferforgalom tekintetében rendelkezésre álló kapacitást csak az említett repülőtér és a Lelystad repülőtér közötti forgalom megosztásával lehet növelni, mivel az utóbbi képes olyan típusú forgalmat befogadni, amely nem igényel a Schiphol repülőtéren elérhető feltételeket és létesítményeket.

(25) Ebből a célból a Lelystad repülőtér a Schiphol repülőtér közvetlen forgalmát fogadhatja be, ami pedig bővítheti az utóbbi repülőtér transzferfunkcióját.

(26) Az fmsz-tervezet nem kötelezi a légi fuvarozókat a Schipholról induló járatok áthelyezésére, inkább a közvetlen forgalom áthelyezését célzó ösztönzőkre hagyatkozik.

(27) A holland hatóságok szerint a bejelentett intézkedést a nagy uniós csomópontok fenntartásának komoly gazdasági és stratégiai jelentőségét figyelembe véve kell értékelni. A holland hatóságok szerint a Schiphol repülőtér az Unió északnyugati részének egyik legnagyobb csomópontja, valamint Hollandia gazdaságának és összeköttetéseinek egyik fő pillére. 2017-ben 48,6 millió európai városokból származó utas utazott a Schiphol repülőtérről vagy oda, és 31 %-uk szállt át másik járatra a Schipholon. Emellett 19,7 millió nem európai utas utazott a Schipholról/oda. Ezen utasok mintegy 60 %-a volt átszálló utas. A holland hatóságok hivatkoznak arra, hogy az Európai Bizottság elismerte az EU területén lévő jelentős légi csomópontok fontosságát a légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikában ([12]).

(28) A holland hatóságok úgy ítélik meg, hogy a Schipholról kiinduló, kontinentális és interkontinentális célállomásokat kiszolgáló európai útvonalhálózat nélkül ez az erős uniós csomópont nem őrizhető meg és nem fejleszthető. Úgy vélik, hogy a Schiphol csomópontfunkciója létfontosságú közérdek, amelyet meg kell tartani és meg kell erősíteni ([13]). Ez azért fontos, mivel a csomópontot veszélyeztetheti a kontinentális és interkontinentális útvonalak hálózatának zsugorodása.

(29) Hollandia hatóságai szerint ez a veszélyeztetettség konkrétabban annak a ténynek köszönhető, hogy az interkontinentális és a transzferforgalom belföldi piaca – a Hollandiában lakóhellyel rendelkező utasokat tekintve – kicsi. Másfelől speciális infrastruktúrára van szükség az interkontinentális és transzferforgalmat bonyolító légi fuvarozók számára, amelyek számára bizonyos helyzetekben – például a kockázatos járatok esetén – másik holland repülőtéren nem áll rendelkezésre egyéb észszerű alternatíva. Harmadsorban a holland hatóságok azt állítják, hogy ha a repülőtér elvesztené csomóponti funkcióját, az éveken át sújtaná az utaskapacitást és a járatgyakoriságot.

(30) A holland hatóságok hivatkoznak az 598/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel ([14]) létrehozott, úgynevezett „kiegyensúlyozott megközelítés" végrehajtása céljából elfogadott átfogó intézkedéscsomagra is. Ezeket az intézkedéseket – a holland hatóságok szerint – tükrözi a fent említett, 2008. évi „Alders-megállapodás", valamint megerősítette a holland légiközlekedésről szóló fehér könyv (2009), a Schipholra vonatkozó cselekvési program (2016) és a koalíciós megállapodás (2017).

(31) Mint fentebb említettük, a Schipholra meghatározott legfeljebb 500 000 repülőgépmozgásra vonatkozó küszöbértéket 2018-ban már elérték. Ezenkívül a holland hatóság szerint az Eindhoven repülőtéren rendelkezésre álló kapacitást hamar felhasználták a Schiphol repülőtérről nem áthelyezett többletforgalom céljára. Az Eindhovenre átköltöző légi fuvarozók nem kaptak elegendő ösztönzőt arra, hogy saját kezdeményezésükre visszaadják a Schipholon meglévő résidőiket a résidő-koordinátornak.

([12]) Az Európai Unió légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikája – a jövőbeli kihívások kezelése, COM(2012) 556 final, 2012. szeptember 27.

([13]) A Schipholra vonatkozó cselekvési program (2016).

([14]) Az Európai Parlament és a Tanács 598/2014/EU rendelete (2014. április 16.) az Unió repülőterein a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó szabályok és eljárások megállapításáról a kiegyensúlyozott megközelítés jegyében, valamint a 2002/30/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 173., 2014.6.12., 65. o.).

(32) Ennek fényében a holland hatóságok szükségesnek tartják az intézkedéscsomag továbbfejlesztését és végrehajtását. Ez a végrehajtás több elemre épül, amelyek konkrétan az alábbiak: a) a légi közlekedés hosszú távú jövőképe; b) biztonsági intézkedés; c) légtérrel kapcsolatos intézkedések; d) működési intézkedések; e) kellemetlenséget csökkentő intézkedések; f) fenntarthatósági intézkedések és g) szelektivitási intézkedések.

(33) Az fmsz a Lelystad repülőtér fejlesztésére vonatkozó tágabb terv részét képezi, amely szerint a repülőtér maximális kapacitása évente 45 000 repülőgépmozgás lenne. Ezt a kapacitást két szakaszban fogják megvalósítani: az első szakasz évente 25 000 gépmozgás lesz, amelyet 2033 körül kell elérni. A Lelystad repülőtér 2020-as megnyitásakor a repülőtér évente legfeljebb 4 000 felszállást és leszállást fog biztosítani. Ez a szám 2021-ben várhatóan legfeljebb 7 000-re emelkedik, 2022-ben pedig 10 000-re. A második szakasz olyan növekedést tesz lehetővé, amellyel 2043-ig évente akár 45 000 gépmozgás valósulhat meg.

2.3. **A holland hatóságok észrevételei az fmsz-tervezetnek az 1008/2008/EK rendelet 19. cikkével és a résidőkről szóló rendelettel való összeegyeztethetőségéről**

(34) A holland hatóságok úgy ítélik meg, hogy az 1008/2008/EK rendelet 19. cikkében meghatározott követelmények teljesülnek.

(35) A holland hatóságok 2019. január 16-tól február 6-ig internetes konzultációt folytattak az fmsz-tervezetről. Az indokolást és a kapcsolódó tanulmányokat az érdekelt felek érdekében nyilvánosságra is hozták. A konzultáció eredményeként az fmsz-tervezettel kapcsolatosan felmerülő fő aggályok a következők voltak: a) arányosságuk a Lelystad repülőtér korlátozott kapacitásához viszonyítva, amely behatárolja a légi fuvarozók üzleti lehetőségeit; b) a forgalom típusát és a légi fuvarozók kilétét érintő lehetséges megkülönböztető hatásuk és c) a piaci erők megoszlása.

(36) A holland hatóságok hangsúlyozzák, hogy az érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően számos területen felülvizsgálták az fmsz-tervezetet: a) egy „visszaélés-ellenes rendelkezés” bevezetése annak biztosítása érdekében, hogy a nemzetközi összeköttetések javítására vonatkozó cél megvalósuljon; b) a „kockázatos járatok”, azaz a bizonyos célállomásokról származó, a Hollandiába érkezéskor teljes vámellenőrzést igénylő olyan járatok egyedi kezelése, amelyeket emiatt a Schiphol repülőtéren kell fogadni; és c) pontosítások a transzfercélállomások új célállomásokon belüli arányának igazolásához szükséges információkkal kapcsolatban.

(37) Ami a hozzáférhetőséget és az infrastruktúrát illeti, a holland hatóságok szerint mindkét repülőtér Amszterdamot és a randstadi konurbációt szolgálja ki, a két repülőtér közötti távolság pedig 57 km az A6-os autópályán, ami 90 perc alatt megtehető. A két repülőteret tömegközlekedés is összeköti. A lelystadi központi pályaudvar és az amszterdami központi pályaudvar közötti menetidő 38 perc, a lelystadi központi pályaudvar és a Schiphol között pedig 42 perc. A lelystadi központi pályaudvarról a Lelystad repülőtérre a busz menetideje 15 perc. A Lelystad repülőtér megnyitásakor a lelystadi központi pályaudvar és a Lelystad repülőtér között 10 perces menetidővel közlekedő buszos ingajárat kerül bevezetésre. A repülőtér menetrendjétől függően a buszos ingajárat 30 perces időközönként indul. Ezenkívül már döntöttek arról, hogy a Lelystad repülőtérre vezető A6-os autópályát kétsávosról háromsávosra bővítik, és 2021-től kijáratot építenek a repülőtér felé.

(38) A holland hatóságok szerint a Lelystad repülőtér biztosítja a szükséges szolgáltatásokat, és alkalmas az ICAO/EASA CAT C forgalom kezelésére ([15]). Ráadásul négy parkolóhely áll rendelkezésre. A légiforgalmi irányítást az LVNL biztosítja. A repülőtér földi kiszolgálási és utaskezelési szolgáltatásokat nyújt. A repülőtér nem fogad majd éjszakai járatokat, és nem terveztek olyan létesítményeket, amelyek teherfuvarozási műveleteket és „széles testű” repülőgépekkel bonyolított interkontinentális járatokat tudnának fogadni.

(39) A holland hatóságok úgy vélik, hogy az fmsz-tervezet nem akadályozza indokolatlanul a kereskedelmi lehetőségeket, különösen mivel a légi fuvarozók nem kötelesek tevékenységüket a Schipholról a Lelystadra áthelyezni. Ezenkívül minden célállomás kiszolgálható a Lelystad repülőtérről, és a 6:00 és 23:00 közötti menetrend (helyi idő szerint) rugalmasságot biztosít az egész időszak felhasználására.

([15]) Mivel a kifutópálya 45 méter széles lesz, a repülőtér speciális repülőgépeket, például Boeing 737-et, Airbus A320-at és A321-et is fogadni tud majd.

(40) A holland hatóságok szerint az fmsz-tervezet a légi fuvarozók számára lehetőséget kínál új útvonalak kidolgozására. Ha egy légi fuvarozó igazolni tudja, hogy a Schiphol repülőtérről új célállomást fog kiszolgálni olyan járatokkal, amelyeknek legalább 10 %-a átszálló utasokat szállít, a szóban forgó célállomást a transzfercélállomásokat tartalmazó lista részének kell tekinteni.

(41) A holland hatóságok benyújtják az SEO Amsterdam Economics tanácsadó cég által készített tanulmányt. A tanulmány célja az, hogy segítse a holland hatóságokat a járatok transzferjáratként történő meghatározásához legmegfelelőbb küszöb megállapításában, hogy egyensúlyt lehessen elérni a piacra gyakorolt hatás minimalizálására, illetve a szabály hatékonyságának maximalizálására vonatkozó célkitűzés között. Az elemzés kiterjed a Schiphol repülőtéren jelenleg működő minden egyes légitársaság vonatkozásában a célállomások és repülőgépmozgások számára, valamint az érintett repülőgépmozgásokra és útvonalakra. A tanulmány megvizsgálja, hogy különféle küszöbértékek milyen hatást gyakorolnak az intézkedés céljának elérésére, valamint arra, hogy a különböző légi fuvarozók az intézkedést a Lelystad repülőtéren az elsőbbség megszerzésére használják fel.

(42) Az új belépők vonatkozásában a résidőkről szóló rendelet kritériumait kell alkalmazni a Lelystad repülőtér kereskedelmi forgalom előtt történő megnyitásától kezdve, mivel a Lelystad repülőtér ettől a pillanattól koordinált repülőtér lesz. A szóban forgó kritériumok alkalmazásának sérelme nélkül az fmsz-tervezet elsőbbséget állapít meg a Lelystad repülőtéren rendelkezésre álló résidők kiosztása során a rendelet 2. cikkének (2) bekezdését alkalmazó fuvarozók számára.

(43) Az fmsz-tervezet nem von maga után közvetlen vagy közvetett megkülönböztetést sem – állampolgárság és személyazonosság alapján – a légi fuvarozók között, sem pedig a célállomások között. Az fmsz-tervezet objektív kritériumokon alapul, és az adott célállomást kiszolgáló összes légi fuvarozót egyenlő bánásmódban részesítik, megkülönböztetés nélkül. Az fmsz-tervezet nem kötelezi a légi fuvarozókat arra, hogy járataikat áthelyezzék a Schiphol repülőtérről a Lelystad repülőtérre.

(44) A holland hatóságok szerint a célállomások közötti különbségtétel önmagában nem jelent megkülönböztetést. A különbségtétel objektíven indokolható a hálózatminőség, valamint és a Schiphol csomóponti funkcióinak előmozdítása legitim céljaival.

(45) A holland hatóságok úgy vélik, hogy az fmsz-tervezet arányos. A Lelystad repülőtér a kereskedelmi műveletek előtt történő megnyitásától kezdve koordinált repülőtér lesz, és az fmsz-ben meghatározott elsőbbséget a résidőkről szóló rendelet elsőbbségi kritériumainak alkalmazását követően kell érvényesíteni. Amint a Lelystad repülőtér eléri az évi 10 000 járatmozgás szintjét, hatásainak megvizsgálása céljából sor kerül az fmsz értékelésére. Az elsőbbségi szabályt csak akkor terjesztik ki egy további 15 000 járatmozgásból álló részletre (és következésképpen évente összesen 25 000 járatmozgásra), ha a kiterjesztést a Bizottság jóváhagyja.

(46) A holland hatóságok úgy vélik, hogy a bejelentett szabályok olyan biztosítékokat tartalmaznak, amelyek garantálják, hogy az fmsz a jövőben elérje a céljait.

(47) A holland hatóságok szerint az intézkedés nem haladja meg a kitűzött cél eléréséhez szükséges mértéket, mivel a szabály csak a Schipholon ezen intézkedés révén megszerzett kapacitásra vonatkozik, a Schiphol repülőtéren esetlegesen újonnan/nemrég rendelkezésre álló egyéb kapacitásra azonban nem.

(48) A holland hatóságok szerint az fmsz-tervezet átláthatóságát a megválasztott jogi forma biztosítja, azaz az infrastruktúra- és vízügyi miniszter miniszteri rendelete és rendelete.

(49) Végül a holland hatóságok megállapítják, hogy az fmsz-tervezet nem összeegyeztethetetlen a 95/93/EGK és az 1008/2008/EK rendelettel. A résidőkről szóló rendeletet teljes mértékben tiszteletben tartják. Az a tény, hogy egy fmsz befolyásolhatja a résidők felhasználási módját, nyilvánvaló a korábbi bizottsági határozatokból.

3. ÉRDEKELT FELEK ÁLTAL A BIZOTTSÁGHOZ ELJUTTATOTT ÉSZREVÉTELEK

(50) A tervezett módosítások összefoglalójának *az Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételére reagálva a Bizottság 10 állampolgártól, 5 légi fuvarozótól és 1 repülőtértől – mint érdekelt féltől – kapott, többségében anonim észrevételeket.

(51) Az érdekelt felek legtöbbje azt állította, hogy az intézkedés megkülönböztető jellegű: az fmsz-tervezet alapvetően megkülönbözteti a „transzferjáratokat" és a „közvetlen járatokat". Az átszálló utasok 10 %-ára vonatkozó küszöbérték nem objektív kritériumokon alapszik, és csak az átszálló utasokra vonatkozóan a repülőtér által biztosított információkat veszi figyelembe. Az érdekelt felek felhívták a figyelmet arra, hogy az átszálló utasok százalékos arányának alátámasztására szolgáló adatok benyújtása nehézségekbe ütközik, valamint arra, hogy a holland hatóságok nem ismertették az arra vonatkozó kritériumokat, hogy miként lehet ezt a százalékos arányt igazolni, márpedig ez az intézkedést alkalmazhatatlanná teszi.

(52) Ezenkívül az érdekelt felek állítása szerint az fmsz-tervezet megkülönböztető hatással jár a légi fuvarozók számára, mivel csak a KLM csoport ([16]), a SkyTeam légifuvarozói szövetség ([17]) és a közös járatokat üzemeltető partnerek számára lesz előnyös a célállomások közötti különbségtételből fakadóan. A „transzferjárat" fogalom-meghatározása a KLM csoport célállomásai csaknem 86 %-ának megfelel. Ezeknek a szabályoknak az előírása korlátozza bizonyos üzleti modellek, például a low cost modell és a nyaralás modell üzleti növekedésének lehetőségeit. Az érdekelt felek ezért úgy vélik, hogy az fmsz-tervezet nem objektív és nem arányos, továbbá meghaladja a potenciálisan legitim cél eléréséhez szükséges mértéket.

(53) Az érdekelt felek azt is állítják, hogy az fmsz-tervezet megkülönböztető módon hat a célállomásokra, mivel ténylegesen a KLM csoport célállomásai számára előnyös, amelyek a Schiphol repülőtérrel és a Lelystad repülőtérrel összekapcsolva fejlődhetnek. Mivel a KLM csoport célállomásainak majdnem 86 %-át ([18]) transzferjáratnak minősítették, ezek tovább fejlődhetnek ezeken az útvonalakon, és új útvonalak is megnyílhatnak. Ezenkívül az fmsz-tervezet a gyakorlatban olyan helyzetet eredményez, hogy a légi fuvarozóknak versenyeznie kell a KLM csoporttal és a SkyTeammel azon célállomások esetében, ahol a Schiphol repülőtéren meglévő csatlakozó forgalom miatt a KLM csoport/SkyTeam pozíciója a legerősebb.

(54) Az érdekelt felek úgy vélik továbbá, hogy az 1008/2008/EK rendelet 19. cikkében foglalt feltételek nem teljesülnek. Az fmsz-tervezet által szabályozott repülőterek nem ugyanazt a konurbációt szolgálják ki, mivel az érdekelt felek szerint: „i. Amszterdam és Lelystad között nagy nyílt mezőgazdasági és természeti területek vannak (Natura 2000), tehát ez nem egy folyamatos beépített terület; ii. Lelystad a maga közel 80 000 lakosával túl nagy ahhoz, hogy egy agglomeráció részének lehessen tekinteni." A közigazgatást tekintve a két város csak nemzeti szinten tartozik azonos irányítás alá.

(55) Ezen túlmenően azt állítják, hogy a Lelystad repülőtér jelenleg nem felel meg a megfelelő közlekedési infrastruktúrával és tömegközlekedési szolgáltatásokkal kapcsolatos követelményeknek, különösen a nap bizonyos időszakaiban (6:00 és 23:00), amikor nincs elegendő tömegközlekedési összeköttetés. Ráadásul csúcsidőben a két repülőtér közötti utazás több mint 90 percet vesz igénybe. A Lelystad repülőtéren bonyolított gépmozgások korlátozása (2020-ban 4 000) és az a tény, hogy a repülőtér nem nyitott az olyan közvetlen forgalomra szakosodott légi fuvarozók előtt, amelyek jelenleg nem rendelkeznek résidővel a Schiphol repülőtéren, sérti ezek kereskedelmi lehetőségeit.

(56) Néhány érdekelt fél azzal érvel, hogy az fmsz-tervezet ellentétes a résidőkről szóló rendelettel, mivel ez utóbbi rendelet a résidők elosztása során csak helyi szabályok alapján engedélyezi az elsőbbségek megadását, és az fmsz nem hozhat létre elsőbbségeket. Ezenkívül a résidőkről szóló rendelet nem engedélyezi a résidők célállomásokhoz történő kapcsolását.

(57) A legtöbb érdekelt fél a Lelystad repülőtér további fejlesztése miatti zajhatásokat is megemlíti, mivel Hollandia légtere telített, és el kell kerülni azt, hogy az egyik repülőtér légi forgalma zavarja a másik repülőtér forgalmát. Az érdekelt felek ezt a helyzetet annak tulajdonítják, hogy a holland hatóságok késlekedtek a légtér átsorolásával. Ezért a Lelystad repülőtérre induló járatok nem léphetnek túl egy bizonyos korlátot, ami pedig növeli a zajszintet. Ezen túlmenően a Schiphol repülőtér csomóponti funkciójának gazdasági jelentősége a Környezetvédelmi és Infrastrukturális Tanács jelentése alapján kétséges.

(58) Ezen túlmenően az érdekelt felek utalnak a nagy repülőgépek védett területeken (vadon élő fajok, különösen madarak) kifejtett hatására, valamint a holland hatóságok azon felelősségére, hogy el kell kerülniük a természetes élőhelyek körülményeit sértő intézkedéseket.

([16]) A KLM csoport tagja a Transavia és a Martinair, a KLM 100 %-os tulajdonában álló leányvállalatok. A KLM 2004-ben egyesült az Air France-szal.

([17]) A SkyTeam egy légifuvarozói szövetség, amely jelenleg 20 taggal rendelkezik, és világszerte 1 074 célállomáshoz biztosít hozzáférést.

([18]) A KLM csoport a Schipholon rendelkezésre álló valamennyi éves résidő több mint 55 %-ával rendelkezik. A számadatok forrása a Hollandiai Repülőtéri Koordináció (résidő-koordinátor).

(59) Az érdekelt felek többsége úgy véli, hogy az fmsz-tervezet jelentős hatással van a környezeti fenntarthatóság területére. A 2014-ben elvégzett környezeti hatásvizsgálat (KHV) alapján a holland hatóságok engedélyt adtak a Lelystad repülőtér megépítésére és ezt követő üzemeltetésére. A lehetséges hatások kiszámításához szükséges bizonyos adatok azonban tévesek voltak (például a repülőgép-típusok és a hozzá kapcsolódó zajszint).

(60) A Bizottsághoz nem érkezett olyan észrevétel az érdekelt felektől, amely az fmsz-tervezet támogatásának adott volna hangot.

4. AZ 1008/2008/EK RENDELET 19. CIKKÉNEK FELTÉTELEI

(61) Az 1008/2008/EK rendelet 19. cikkének (1) bekezdése szerint a forgalmi jogok gyakorlása a biztonságra, a védelemre, a környezetvédelemre és a résidő kiosztására vonatkozóan közzétett uniós, nemzeti, regionális vagy helyi működtetési szabályoktól függ.

(62) A 19. cikk (2) bekezdése előírja, hogy egy tagállam az érintett felekkel folytatott konzultációt követően az Unión belüli úti célokra való tekintet nélkül és a légi fuvarozók állampolgársága vagy személye miatti hátrányos megkülönböztetéstől mentesen szabályozza a légi forgalom megosztását a következő feltételeknek megfelelő repülőterek között:

a) a repülőterek ugyanazt a várost vagy konurbációt szolgálják ki;

b) a repülőtereket megfelelő közlekedési infrastruktúra szolgálja ki, amely – amennyire lehetséges – olyan közvetlen összeköttetést biztosít, amely kilencven percen belül lehetővé teszi a repülőtérre érkezést, szükség esetén határon átnyúló közlekedéssel;

c) a repülőteret gyakori, megbízható és hatékony tömegközlekedési szolgáltatás kapcsolja össze más repülőterekkel és a kiszolgált várossal vagy konurbációval; és

d) a repülőterek biztosítják a légi fuvarozók számára a szükséges szolgáltatásokat, és nem akadályozzák indokolatlanul kereskedelmi lehetőségeiket.

(63) Az érintett repülőterek közötti forgalom megosztását az arányosság és az átláthatóság elveit tiszteletben tartva, objektív szempontok alapján kell szabályozni.

(64) Az 1008/2008/EK rendelet 19. cikkének (3) bekezdése úgy rendelkezik, hogy az érintett tagállamnak tájékoztatnia kell a Bizottságot arról, ha forgalommegosztási szabályokat szándékozik hozni, vagy ha egy érvényben lévő forgalommegosztási szabályt szándékozik megváltoztatni. Előírja továbbá, hogy a Bizottság ekkor megvizsgálja a szóban forgó cikk (1) és (2) bekezdéseinek alkalmazását, és a tagállamtól származó információ kézhezvételétől számított hat hónapon belül a 25. cikkben említett bizottsággal konzultálva határoz arról, hogy a tagállam alkalmazhatja-e a tervezett intézkedéseket. Ugyanezen rendelkezés szerint Bizottság *az Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzéteszi határozatát, és az intézkedéseket a bizottsági jóváhagyás közzététele előtt nem alkalmazzák.

5. A BIZOTTSÁG ÉRTÉKELÉSE

5.1. Eljárási követelmény: konzultáció az érdekelt felekkel

(65) Az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke (2) bekezdésének megfelelően a légi forgalom repülőterek közötti megosztásáról szóló határozat elfogadásához az „érintett felekkel” folytatott előzetes konzultáció szükséges. A holland hatóságok közzétették az fmsz-tervezetet, lehetővé téve az érintett felek, köztük az érintett légi fuvarozók és repülőterek számára, hogy 2019. január 16. és február 6. között közöljék véleményüket. A szövegtervezetnek a Bizottság értesítése céljából történő későbbi módosításai csak az érintett felek által felvetett bizonyos aggályok figyelembevételére korlátozódnak.

(66) Ebből az következik, hogy a holland hatóságok teljesítették az érdekelt felekkel folytatott előzetes konzultáció követelményét.

5.2. Alapvető követelmények

5.2.1. *A Schiphol és a Lelystad repülőterek forgalommegosztásra való jogosultsága az 1008/2008/EK rendelet 19. cikkének (2) bekezdése szerint*

(67) Az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke (2) bekezdésének első albekezdése számos követelményt állapít meg arra vonatkozóan, hogy adott repülőterek jogosultak legyenek forgalommegosztásra.

(68) Az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke (2) bekezdése első albekezdésének a) pontját illetően a holland hatóságok kijelentik, hogy a repülőterek a randstadi konurbációt szolgálják ki. Az említett rendelet 2. cikke (22) bekezdésének értelmében „konurbáció": több város vagy település népességének gyarapodásával és területének terjeszkedésével létrejött egybefüggő beépített terület. A randstadi konurbáció Hollandia közép-nyugati részén helyezkedik el, és elsősorban a négy legnagyobb holland városból (Amszterdam, Rotterdam, Hága és Utrecht) és azok környező területeiből áll. A fent említett meghatározás értelmében konurbációnak minősül, amelyet a két repülőtér szolgál ki. Az, hogy a beépített terület és a Lelystad repülőtér között bizonyos mezőgazdasági területek helyezkednek el, nem releváns az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke (2) bekezdése első albekezdésének a) pontjában előírt követelmény szempontjából.

(69) A rendelet 19. cikke (2) bekezdése első albekezdésének b) pontját illetően a Bizottság megállapítja, hogy a repülőtereket megfelelő közlekedési infrastruktúra szolgálja ki, amely a lehetséges mértékben olyan közvetlen összeköttetést biztosít, amellyel 90 percen belül elérhető a repülőtér, szükség esetén a határ másik oldaláról is. A Schiphol repülőtér és a Lelystad repülőtér a konurbáció mind a négy városából egyaránt megközelíthető közúton, szinte teljes egészében autópályán. A holland hatóságok szerint a menetidő a konurbáció mind a négy városából legfeljebb 90 perc. Tekintettel a konurbáció méretére, a kettő közül az egyik repülőtérhez való hozzáférés könnyebb lehet, mint a másikhoz, az utas indulási helyétől függően. Ez a tény azonban nem zárja ki az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke (2) bekezdése b) pontjának való megfelelést. Ezen túlmenően, bár bizonyos forgalmi körülmények között előfordulhat, hogy az egyik vagy a másik repülőtér nem közelíthető meg 90 percen belül, ilyen esetben elkerülhetetlenek az effajta bizonytalanságok, és nem akadályozzák meg, hogy a szóban forgó rendelkezésben foglalt követelmény, vagyis az ilyen összeköttetés biztosítása, „amennyire lehetséges", teljesüljön ([19]).

(70) Ugyanígy a Schiphol repülőtér vasúton is elérhető, a lelystadi pályaudvarról pedig megfelelő időben buszos ingajáratot indítanak a Lelystad repülőtérre (vö. e határozat későbbi preambulumbekezdését). A holland hatóságok példaként hozzáfűzik, hogy az egyrészről a lelystadi központi pályaudvar, másrészről pedig az amszterdami központi pályaudvar és a Schiphol repülőtér közötti vasúti menetidő 42, illetve 38 perc, míg a buszos utazás a lelystadi központi pályaudvar és a Lelystand repülőtér között 10 percet vesz igénybe.

(71) Összegzésképpen fenntartható az az állítás, hogy az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke (2) bekezdése első albekezdésének b) pontjában foglalt követelmények teljesülnek.

(72) Az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke (2) bekezdésének első albekezdése c) pontja előírja, hogy az érintett repülőtereket gyakori menetsűrűségű, megbízható és hatékony tömegközlekedéssel kell összekapcsolni egymással, illetve Amszterdammal és konurbációjával. A meglévő vasúti összeköttetések lehetővé teszik az utasok számára a Schiphol repülőtér és a lelystadi központi pályaudvar elérését gyakori menetsűrűségű és megbízható vasúti szolgáltatások útján. Ami a Lelystad repülőteret illeti, a fent említett követelmény teljesülése tehát csak a lelystadi központi pályaudvar és a Lelystad repülőtér közötti megfelelő buszjárat létrehozásától függ. A holland hatóságok szerint ezt a szolgáltatást a Lelystad repülőtér kereskedelmi műveletek előtt történő megnyitásakor vezetik be, vagyis harminc perces időközönként indulnak majd buszjáratok a repülőtérre. Ezért a 19. cikk (2) bekezdésének c) pontjában meghatározott követelményt teljesítettnek kell tekinteni.

(73) Az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke (2) bekezdése első albekezdésének d) pontjával összhangban a repülőterek biztosítják a szükséges szolgáltatásokat a légi fuvarozóknak. A Lelystad repülőtér konkrétan alkalmas az ICAO/EASA CAT C forgalom kezelésére, ideértve például a Boeing 737 és az Airbus A320/321 repülőgépeket is. A forgalom előtt 6:00 és 23:00 között lesz nyitva. A repülőtér földi kiszolgálási és utaskezelési szolgáltatásokat nyújt, az ilyen fajta repülőterek esetében szokásos módon.

([19]) Ezenkívül a holland hatóságok már döntöttek arról, hogy a Lelystad repülőtérre vezető A6-os autópályát kétsávosról háromsávosra bővítik, és 2021-től kijáratot építenek a repülőtér felé, ami mind jobban elősegíti a repülőtérhez való hozzáférést.

(74) Az fmsz-tervezet a légi fuvarozók kereskedelmi lehetőségeit sem akadályozza indokolatlanul, az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke (2) bekezdésének első albekezdésével összhangban. A fenti (73) preambulumbekezdésben ismertetett tényeken túlmenően a Bizottság megállapítja, hogy a Lelystad repülőtérre történő bármilyen áthelyezésre önkéntes alapon kerül sor, mivel az fmsz-tervezet nem ír elő ilyen kötelezettséget. A Schiphol repülőtéren visszaadott résidőket továbbra is felhasználhatja vagy ugyanaz a légi fuvarozó vagy légifuvarozó-csoport a szóban forgó repülőtérről egy transzfercélállomásra induló járat céljára, vagy pedig egy másik fuvarozó, ha a résidő visszakerült a résidőalapba. Az a tény, hogy a Lelystad repülőteret elsősorban a Schiphol repülőtérről áthelyezett konkrét forgalom számára tartják fenn, nem tekinthető úgy, hogy indokolatlanul akadályozná az olyan légi fuvarozók kereskedelmi lehetőségeit, amelyek ilyen áthelyezés nélkül kívánják használni a Lelystad repülőteret. A korlátozás a jelenlegi fmsz-tervezet jellegéből fakad, amelynek célja a Schiphol repülőtéren fennálló kapacitási korlátok enyhítése, a forgalomnak a Lelystad repülőtérre való önkéntes áthelyezése révén ([20]). Az a kérdés, hogy ez a helyzet összeegyeztethető-e különösen az arányosság elvével, az alábbiakban kerül értékelésre (vö. e határozat 5.2.2. szakaszával).

5.2.2. *Arányosság, átláthatóság, objektív kritériumok és megkülönböztetésmentesség*

5.2.2.1. Előzetes megjegyzések

(75) Az 1008/2008/EK rendelet 19. cikkének (2) bekezdésében előírt, az arányosságra, az átláthatóságra, az alkalmazott kritériumok objektív jellegére, valamint a megkülönböztetésmentességre vonatkozó követelmények azt jelentik, hogy a forgalom a repülőterek között csak legitim célok alapján osztható meg, anélkül, hogy ez korlátozná a tagállamok bármely konkrétabb célra irányuló döntését.

(76) A rendelettervezet 7. cikke feltételeinek alapján ez a határozat a rendelettervezet 2. cikkének (2) és (3) bekezdése értelmében a Lelystad repülőtéren rendelkezésre álló 10 000 elsőbbségi résidőn belüli forgalommegosztásra korlátozódik.

(77) A holland hatóságok által intézkedéstervezetük indokolása céljából hivatkozott cél a Schiphol repülőtér mint az Unió egyik fő csomópontja szerepének erősítése, mivel ez a repülőtér elérte az Alders-megállapodásban meghatározott évi 500 000 járatmozgás kapacitáskorlátját (vö. a fenti (24) preambulumbekezdéssel). Ez az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke alapján jogszerűen megvalósítható célok között szerepel. A 2408/92/EGK tanácsi rendelet ([21]) 8. cikkének (1) bekezdésére alapuló korábbi határozatokban, azaz a 95/259/EK ([22]), a 98/710/EK ([23]) és a 2001/163/EK bizottsági határozatban ([24]), valamint „Az EU külső légiközlekedési politikája – a jövőbeli kihívások kezelése" című közleményében ([25]) a Bizottság elismerte egy aktív repülőtér-tervezési politika legitimitását, amennyiben az megfelel az uniós jog általános elveinek. Az ilyen tervezési politika számos olyan tényezőt figyelembe vehet, amelyek az illetékes hatóságok szerint prioritásnak tekinthetők. A repülőtér-tervezési politika végrehajtásához meghozandó konkrét intézkedések az egyes repülőterek esetében is eltérőek lehetnek. Jogosan felmerülhet az igény egy tagállam részéről arra, hogy előmozdítsa a területén lévő valamelyik repülőtér fejlesztését a területén található többi repülőtér kárára. Ebben az esetben a szóban forgó többi repülőtérhez történő hozzáférés korlátozásának előírása önmagában indokolt eszköz lehet e cél eléréséhez. Mindazonáltal az arányosság, az átláthatóság és a megkülönböztetésmentesség 1008/2008/EK rendelet 19. cikkének (2) bekezdésében meghatározott elveit be kell tartani, amikor a szóban forgó legitim célkitűzés előmozdítását célzó konkrét szabályokról van szó.

([20]) Hasonló helyzetet illetően vö. a 2408/92/EGK tanácsi rendelet alkalmazására vonatkozó eljárásról szóló, 1995. március 14-i 95/259/EK bizottsági határozattal (VII/AMA/9/94. sz. ügy – a párizsi repülőtérrendszerre vonatkozó franciaországi forgalommegosztási szabályok) (HL L 162., 1995.7.13., 25. o.), VI. szakasz.

([21]) A Tanács 2408/92/EGK rendelete (1992. július 23.) a közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról (HL L 240., 1992.8.24., 8. o.).

([22]) Lásd a 20. lábjegyzetet.

([23]) A Bizottság 98/710/EK határozata (1998. szeptember 16.) a 2408/92/EGK tanácsi rendelet alkalmazására vonatkozó eljárásról (VII/AMA/11/98. sz. ügy – a milánói repülőtérrendszerre vonatkozó olaszországi forgalommegosztási szabályok) (HL L 337., 1998.12.12., 42. o.), (45) preambulumbekezdés.

([24]) A Bizottság 2001/163/EK határozata (2000. december 21.) a 2408/92/EGK tanácsi rendelet alkalmazására vonatkozó eljárásról (TREN/AMA/12/00. sz. ügy – a milánói repülőtérrendszerre vonatkozó olaszországi forgalommegosztási szabályok) (HL L 58., 2001.2.28., 29. o.), (45) preambulumbekezdés.

([25]) Az Európai Unió légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikája – a jövőbeli kihívások kezelése, COM (2012) 556 final, 2012. szeptember 27.

5.2.2.2. Arányosság, átláthatóság és objektív kritériumok

(78) A holland hatóságok által benyújtott szabályok célja a Schiphol repülőtéren egyes járatok más olyan járatokkal való helyettesítésének lehetősége, amelyek alkalmasabbak a Schiphol csomóponti repülőtérként betöltött funkciójának bővítésére. Ebből a célból különbséget tesznek „transzferjáratok" és „közvetlen járatok" között. Az fmsz-tervezet szerint egy célállomást „transzferjáratként" sorolnak be, ha a hivatkozott ötéves referencia-időszak alatt a Schiphol repülőtérről az adott célállomásra repülő utasoknak átlagosan legalább 10 %-a előzőleg leszállt a Schiphol repülőtéren, azzal a feltétellel, hogy a besorolás közzétételét megelőző három évben évente több mint tíz járatot működtettek.

(79) Ezzel szemben a „közvetlen járatokat" az jellemzi, hogy a Schiphol repülőtérről a célállomásra induló összes járaton belül a transzferjáratok átlagos százalékos aránya kevesebb, mint 10 % a hivatkozott öt naptári év során, azzal a feltétellel, hogy a besorolás közzétételét megelőző három évben évente több mint tíz járatot működtettek.

(80) Az 1008/2008/EK rendelet 19. cikkének (2) bekezdése nem zárja ki az ilyen küszöbértékek meghatározását a forgalomnak a repülőterek között történő megosztása vonatkozásában. Az annak meghatározására kiválasztott küszöbszint, hogy egy célállomás vonatkozásában megvan-e a repülőtéren átszállást végrehajtó kritikus utaslétszám, elvileg képes lehet az adott forgalom az adott repülőtérre történő átirányítására, és nem feltétlenül haladja meg az e cél eléréséhez szükséges mértéket.

(81) Ám ahhoz, hogy az ilyen küszöbök megállapítása arányos eredményekhez vezessen, az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke (2) bekezdésének második albekezdésével összhangban ezeket objektív értékelésre kell alapozni azt illetően, hogy megvalósítják-e a kérdéses célt – azaz ebben az esetben a Schiphol repülőtér csomóponti funkciójának megőrzését és fejlesztését –, és ha igen, miként. E célból a tagállamok bizonyos fokú mérlegelési jogkörrel rendelkeznek. Mivel a különböző küszöbértékek eltérő hatásokat fejthetnek ki, az érintett tagállamnak egy adott küszöb elfogadása előtt gondosan meg kell vizsgálnia ezeket a hatásokat.

(82) Az SEO Amsterdam Economics tanulmánya ([26]) arra a következtetésre jut, hogy „az alacsony átadási küszöb korlátozott piaci torzuláshoz vezet, míg a nagyobb küszöbök szelektívebb, ugyanakkor hatékonyabb eredményhez vezetnek". A tanulmány kiindulási pontként 10 %-os küszöböt vesz figyelembe, és összehasonlítja az alternatív küszöbök hatásait. Ha az fmsz ezt a küszöböt veszi alapul, a KLM járatainak jelentős része közvetlen járatnak minősül, konkrétan évente akár […] repülőgépmozgást is ideértve ([…] útvonalon). Egy nagyon alacsony küszöbérték (4 % vagy annál alacsonyabb) nem jelentene jelentős különbséget a KLM számára […], ám a charterfuvarozókat igen nagy mértékben befolyásolná. Ezek a 10 %-os küszöbértékhez képest lehetőségeket veszítenének el arra, hogy elsőbbséget szerezzenek a Lelystad repülőtéren a forgalom oda történő áthelyezése céljából. Egy 8 %-os vagy annál alacsonyabb küszöbérték a KLM-et csak mérsékelten befolyásolná a 10 %-os forgatókönyvhöz képest, […]. Ha a küszöböt 15 %-ra állítanák, akkor a KLM lényegesen nagyobb mértékben tartozna az fmsz hatálya alá (több mint […] további repülőgépmozgás), azaz abszolút értékben jobban, mint az összes olyan légitársaság, amelynek bázishelye a Schiphol repülőtér. A 15 %-os küszöb mellett a Transavia Schiphol repülőteréről indított járatainak körülbelül […] %-a minősülne transzferjáratnak, míg egy nagyon alacsony küszöbértéknél, azaz 2 %-nál a Transavia Schiphol repülőteréről indított járatainak több mint […] %-a lenne transzferjárat, ami azt jelenti, hogy a légitársaság által kiszolgált viszonylag sok célállomás közül csak néhány minősülne transzferjáratnak. Ami a többi versenytársat illeti, a tanulmány szerint a Schiphol repülőtéren az Easyjet által generált forgalom csaknem […] %-a eléri a 15 %-os küszöböt. Egy ezen a szinten meghatározott küszöbértékkel a bázishelyként a Schiphol repülőteret választó valamennyi fuvarozó közül a Tuifly és a Corendon lenne a legkevésbé esélyes arra, hogy elsőbbséget szerezzen a Lelystad repülőtéren a forgalom oda történő áthelyezése céljából.

(83) Ezen elemzés fényében a holland hatóságok jogosan állapították meg, hogy a 10 %-os küszöb megfelelő egyensúlyt teremt. Ez a küszöb a Schiphol repülőtéren jelenleg lebonyolított mozgások 2 %-a tekintetében kínál lehetőséget arra, hogy a „közvetlen járatokat" áthelyezzék a Lelystad repülőtérre, és ezeket a Schiphol repülőtéren „transzferjáratokkal" helyettesítsék. Számos légi fuvarozó számára ezek a feltételek bizonyosan kedvezőek ([27]).

(84) Ebben a tekintetben a küszöbérték alkalmasnak tekinthető a kitűzött cél megvalósítására, és nem haladja meg az e cél eléréséhez szükséges mértéket.

([26]) Vö. a fenti (41) preambulumbekezdéssel.

([27]) A tanulmány megállapításai az ismert célállomásokon alapulnak, és nem veszik figyelembe azt, hogy a fuvarozók más célállomások esetében is igazolhatják azt, hogy ezek is transzfercélállomásnak minősülnek. Vö. az alábbi (90) preambulumbekezdéssel.

(85) Az fmsz-tervezet többi elemét illetően először is emlékeztetni kell arra, hogy a járatok Schiphol repülőtérről Lelystad repülőtérre történő áthelyezése önkéntes jellegű. Másodszor a Lelystad repülőtéren az érintett fuvarozók számára biztosított elsőbbség, amelynek célja az ilyen áthelyezés lehetőségének növelése, 10 000 résidőre korlátozódik. Egy 25 000 résidőre történő esetleges bővítésről az értékelés után külön döntenek, és ezt csak a Bizottság új jóváhagyása esetén alkalmazzák. Harmadsorban a rendelettervezet 3. cikke szerint az így biztosított elsőbbség csak azon fuvarozók számára áll rendelkezésre, amelyek hozzájárulnak a Schiphol repülőtér mint csomóponti repülőtér fejlesztéséhez, azaz az fmsz-tervezet végső céljához, konkrétan olyan módon, hogy a résidőket transzferjáratokhoz történő kizárólagos felhasználás céljából átalakítják. Konkrétan a 3. cikk (2)–(4) bekezdése biztosítja, hogy az fmsz (a résidőkről szóló rendelet értelmében rendelkezésre álló) résidőmobilitástól és az érintett fuvarozó vagy fuvarozócsoport rendelkezésére álló résidők teljes számának változásától függetlenül megvalósítsa a célját.

(86) Az fmsz-tervezetben megállapított valamennyi kritérium objektív és átlátható.

5.2.2.3. A megkülönböztetés tilalma

(87) Az 1008/2008/EK rendelet 19. cikkének (2) bekezdése előírja, hogy a forgalommegosztására vonatkozó szabályok ne valósítsanak meg sem az Unión belüli célállomások közötti, sem pedig a légi fuvarozók állampolgárságára vagy személyére alapuló hátrányos megkülönböztetést. Ez a két tilalom az egyenlő bánásmód általános elvének kifejeződése. A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint ([28]) ez az elv megköveteli, hogy az összehasonlítható helyzeteket ne kezeljék eltérően, a különféle helyzeteket pedig ne kezeljék azonos módon, kivéve, ha ez a bánásmód objektíven igazolható.

— **Az EU-n belüli célállomások közötti hátrányos megkülönböztetés hiánya**

(88) Az fmsz-tervezet csak abban az esetben tesz különbséget „közvetlen járatok” és „transzferjáratok” között, amennyiben ez a mozgásoknak a Schiphol repülőtérről a Lelystad repülőtérre történő áthelyezését érinti, ugyanakkor az utóbbi repülőtéren bizonyos fokú elsőbbséget ad. A „kockázatos járatokon” kívül, amelyeket biztonsági okokból csak a Schiphol repülőtéren lehet kezelni, ez a különbségtétel elválaszthatatlanul kapcsolódik a Schiphol repülőtér csomóponti repülőtérként betöltött funkciója megerősítésének legitim céljához. Amint azt a fentiekben kifejtettük, az fmsz-tervezet hozzájárulhat e célkitűzés megvalósításához, és nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket, az ebből fakadó kritériumok pedig önmagukban objektív jellegűek. Ennek eredményeként a különbségtétel objektív módon indokoltnak tekinthető, és önmagában nem lehet diszkriminatívnak tekinteni.

(89) Ezzel összefüggésben a Bizottság megjegyzi, hogy a holland hatóságok által a két különböző típusú célállomás megkülönböztetése céljából megállapított kritériumok biztosítják, hogy minden olyan célállomást, amelynek a Schiphol repülőtérre mint célállomásra azonos hatása van, egyenlő bánásmódban részesítsenek.

(90) Ez vonatkozik azokra a célállomásokra is, amelyek azért nem szerepelnek a végrehajtásiutasítás-tervezet 1. mellékletében, mert a holland hatóságok számára eddig rendelkezésre álló információk alapján nem haladják meg a 10 %-os küszöböt az átszálló utasokat illetően. A légi fuvarozók egy vagy több célállomása valóban transzfercélállomásként kezelhető a vonatkozó adatok alapján, ideértve a megfelelő előrejelzéseket és a más európai repülőterekre vonatkozó adatokat is (vö. a végrehajtásiutasítás-tervezet 1. cikkének (3) és (4) bekezdésével, valamint 3. cikkével) ([29]). Az e szabályokban foglalt feltételek a fuvarozók számára a lehető legtöbb lehetőséget kínálják az ezzel kapcsolatos igényeik alátámasztására, például a csatlakozó járat utas általi kiválasztására vonatkozó adatok ([30]) vagy a repülőtér által gyűjtött adatok felhasználását is.

(91) Ennek eredményeként megállapítható, hogy az fmsz-tervezet nem tesz megkülönböztetést az Unión belüli célállomások között.

— **A légi fuvarozók állampolgársága vagy személye alapján történő hátrányos megkülönböztetés hiánya**

(92) A célállomások közötti különbségtételre meghatározott, objektív jellegű kritériumok – figyelembe véve az intézkedés célját – biztosítják, hogy ne kerüljön sor megkülönböztetésre a légi fuvarozó állampolgársága vagy személye alapján. Minden légi fuvarozót – azonos kritériumok alapján – egyenlő bánásmódban részesítenek.

([28]) Pl.: a C-133/09. sz., *Uzonyi* ügyben 2010. szeptember 30-án hozott ítélet, ECLI:EU:C:2010:563, 31. pont.
([29]) Vö. a fenti (15) és (16) preambulumbekezdéssel.
([30]) Az ilyen eszközök révén az utas két egymást követő járatra foglalhat helyet, és biztosítási fedezete késés, járattörlés vagy a járatátszervezés esetén helyettesítő járatot vagy szállodai szállást tartalmaz, ha ez szükséges. Közismert szolgáltató a „Dohop” (https://www.dohop.com/) és a „Kiwi” (https://www.kiwi.com/en/pages/content/about/).

(93) Ahogy ezt fent részletesen kifejtettük, a rendelettervezet 3. cikke szerint az így biztosított elsőbbség csak azon fuvarozóknak áll rendelkezésére, amelyek hozzájárulnak a Schiphol repülőtér mint csomóponti repülőtér fejlesztéséhez, azaz az fmsz-tervezet végső céljához, konkrétan olyan módon, hogy a résidőket transzferjáratokhoz történő kizárólagos felhasználás céljából átalakítják.

5.2.3. *A résidők kiosztására vonatkozó uniós szabályok betartása*

(94) Az 1008/2008/EK rendelet 19. cikkének (1) bekezdése szerint a forgalmi jogok gyakorlására különösen a résidők kiosztásáról szóló alkalmazandó uniós szabályok vonatkoznak. Ezzel a kérdéssel jelenleg a résidőkről szóló rendelet foglalkozik.

(95) A holland hatóságok szerint a résidőkről szóló rendelet 3. cikkével összhangban elvégzett elemzés azt mutatja, hogy a Lelystad kapacitáshiánnyal küzd majd, amint a repülőtéren megkezdődnek a kereskedelmi tevékenységek. Következésképpen a Lelystadot az említett rendelkezéssel összhangban koordinált repülőtérként jelölik ki.

(96) A résidők koordinált repülőtereken történő kiosztása meg kell, hogy feleljen a rendelet többi rendelkezésének, különösen a rendelet 8–10. cikkének

(97) A rendelettervezet 2. cikkének (2) bekezdése szerint az abban előírt elsőbbség „nem sérti a résidőkről szóló rendeletet". Ennek eredményeként, amint azt a rendelettervezet indokolásában kifejtik, a rendelettervezet csak azokra a kérelmekre vonatkozik, amelyek az említett rendeletben megállapított általánosan alkalmazandó kritériumok alkalmazását követően továbbra is ütköznek egymással.

(98) E tekintetben hivatkozni kell a résidőkről szóló rendelet 10. cikkének (6) bekezdésére. E rendelkezés szerint a koordinált repülőtereken az új belépők javára abban meghatározott elsőbbséget „a 2408/92/EGK tanácsi rendelet 8. cikke (1) bekezdésének sérelme nélkül" állapítják meg. A 2408/92/EGK rendelet 8. cikke (1) bekezdését az 1008/2008/EK rendelet 19. cikkének (2) bekezdése váltotta fel, amely jelenleg a forgalommegosztási szabályok megállapításának (és Bizottság általi értékelésének) jogalapja. Ennek eredményeként az elsőbbséget az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke (2) bekezdésének megfelelően létrehozott forgalommegosztás keretében lehet kiigazítani, feltéve, hogy az ilyen kiigazítás a kérdéses forgalommegosztásai szabályok céljának eléréséhez feltétlenül szükséges mértékre korlátozódik.

(99) Ez esetben a rendelettervezet 2. cikkének (2) bekezdésében meghatározott elsőbbségi szabály csak a résidőkről szóló rendelet elsőbbségi kritériumainak alkalmazása után érvényesülhet, és az eddig a szabályok hatálya alá tartozó résidőkre, vagyis 10 000 gépmozgásra korlátozódik ([31]). Az elsőbbség e kiigazítása nem lépi túl az fmsz-tervezet céljának eléréséhez szükséges mértéket, ezért összeegyeztethető a résidőkről szóló rendelettel.

(100) Hasonlóképpen a rendelettervezet 3. cikkében meghatározott szabály, amely szerint a Schiphol repülőtéren a 2. cikk (2) bekezdésének hatálya alá tartozó résidőket csak transzferjáratokra lehet felhasználni, a forgalommegosztásból következik, és konkrétan az ilyen megosztás jellemzője. Ezért ugyanígy összeegyeztethetőnek kell tekinteni a résidőkről szóló rendelettel.

5.2.4. *Egyéb uniós szabályok betartása*

(101) A Bizottság megjegyzi, hogy az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke alapján elvégzendő értékelés egyedüli tárgya a nemzeti „forgalommegosztási" szabály (a 19. cikk (3) bekezdésének első albekezdése). Ami az említett cikk (1) bekezdésének való megfelelést illeti, a forgalommegosztásnak szükséges előfeltétele a Lelystad repülőtér adott időpontban történő megnyitása a kereskedelmi műveletek előtt, valamint e megnyitás mértéke a lehetséges műveletek vonatkozásában. Ezek az elemek nem képezik részét a forgalommegosztásnak. Magának a forgalommegosztásnak a feltételei nem befolyásolhatják kedvezőtlenül az 1008/2008/EK rendelet 19. cikkének (1) bekezdésében említett, „biztonságra", „védelemre" és „környezetvédelemre" vonatkozó uniós szabályoknak való megfelelést. Ennek eredményeként az említett szempontokkal kapcsolatban nem merül fel a szóban forgó rendelkezéssel való összeegyeztethetetlenség aggálya.

6. **KÖVETKEZTETÉS**

(102) Összegezve, a holland hatóságok értesítésében szereplő tények és feltételezések értékelése alapján a Bizottság úgy véli, hogy a tervezett forgalommegosztási szabályok összeegyeztethetőek az 1008/2008/EK rendelet 19. cikkével,

([31]) Amint azt a fentiekben kifejtettük ((12) és (85) preambulumbekezdés), a Lelystad repülőtéren az érintett résidők számának növelésére csak a rendszer értékelését követően és a Bizottság külön jóváhagyásával kerül sor. Az e határozatban tervbe vett rendszer a fent említett 10 000 résidőre korlátozódik.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

Egyetlen cikk

Az infrastruktúra- és vízügyi miniszternek a légi forgalom Lelystad repülőtér és Schiphol repülőtér közötti megosztásáról szóló miniszterirendelet-tervezetében és végrehajtásiutasítás-tervezetében előírt intézkedéseket, amelyekről a Bizottságot 2019. március 29-én értesítették, és amelyeket a 2019. július 3-i és a 2019. július 11-i levelekkel módosítottak, a Bizottság jóváhagyja.

Ennek a határozatnak a Holland Királyság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2019. szeptember 24-én.

a Bizottság részéről

Violeta BULC

a Bizottság tagja