LĒMUMI

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS LĒMUMS (ES) 2019/1585

(2019. gada 24. septembris)

par Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. pantā paredzēto satiksmes sadales noteikumu noteikšanu Amsterdamas Shipholas lidostai un Amsterdamas Leleistades lidostai

(izziņots ar dokumenta numuru C(2019) 6816)

(Autentisks ir tikai teksts nīderlandiešu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Regulu (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā ([1]) un jo īpaši tās 19. panta 3. punktu,

pēc apspriešanās ar Regulas (EK) Nr. 1008/2008 25. panta 1. punktā minēto komiteju,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) Pēc iepriekšēja paziņojuma, kas vēlāk ir ticis atsaukts ([2]), Nīderlandes iestādes 2019. gada 25. marta elektroniskā pasta vēstulē ([3]) atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. panta 3. punktam informēja Komisiju par savu nodomu līdz ar ministrijas dekrēta projekta un infrastruktūras un ūdens resursu ministra rīkojuma projekta pieņemšanu noteikt konkrētus satiksmes sadales noteikumus Amsterdamas Shipholas lidostai un Amsterdamas Leleistades lidostai Nīderlandē (turpmāk attiecīgi "Shipholas lidosta" jeb "Shiphola" un "Leleistades lidosta" jeb "Leleistade"). Nīderlandes iestādes ar 2019. gada 29. marta elektroniskā pasta vēstuli ([4]) iesniedza ministrijas dekrēta projekta un infrastruktūras un ūdens resursu ministra rīkojuma projekta grozīto redakciju ([5]) kopā ar pārējiem elementiem, kas jau bija iekļauti 2019. gada 25. marta paziņojumā.

(2) Šādā veidā iesniegtā Nīderlandes iestāžu informācija kā pielikumus ietvēra šādus četrus pētījumus: 1) Jaudas pieprasījums Shipholā 2023. gadā, 2) Jaudas pieprasījums Shipholā 2030. gadā, 3) Sekundārā tirdzniecība Shipholā ([6]) un 4) Aviosabiedrību dalītās darbības.

(3) Komisija paredzēto satiksmes sadales noteikumu kopsavilkumu publicēja 2019. gada 12. aprīļa *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([7]) un aicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes.

(4) Nīderlandes iestādes ar 2019. gada 3. jūlija ([8]) vēstuli un 2019. gada 11. jūlija ([9]) vēstuli iesniedza paziņojuma grozījumu, kas bija paredzēts, lai ņemtu vērā Komisijas dienestu izvirzītos problēmjautājumus. Ar to pašu 2019. gada 11. jūlija vēstuli, kā arī ar 2019. gada 16. jūlija elektroniskā pasta vēstuli ([10]) Nīderlandes iestādes šā paziņojuma sakarā sniedza papildu faktus par lidostu pieejamību, kā arī par šo iestāžu nodomiem attiecībā uz termiņu, kurā Leleistades lidosta tiktu atvērta komerciālām darbībām.

([1]) OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp.
([2]) Nīderlandes iestādes 2018. gada 12. jūlijā paziņoja Komisijai par Shipholas un Leleistades lidostai paredzēto satiksmes sadales noteikumu pirmo kopumu. Nīderlandes iestādes šo paziņojumu ir atsaukušas 2018. gada 4. decembrī.
([3]) Reģistrēts kā Ares (2019)2057632.
([4]) Reģistrēts kā Ares (2019)2256246.
([5]) *Aanmelding verkeersverdelingsregel voor de Nederlandse luchthavens Lelystad Airport en Schiphol*.
([6]) Šos trīs pētījumus ir veicis konsultāciju uzņēmums *Seo Amsterdam Economics*.
([7]) OV C 136, 12.4.2019., 26. lpp.
([8]) Reģistrēts kā Ares (2019)4236859.
([9]) Reģistrēts kā Ares (2019)4595066.
([10]) Reģistrēts kā Ares (2019)4595552.

2. NĪDERLANDES IESTĀŽU NOTEIKTĀ PASĀKUMA UN MĒRĶA APRAKSTS

2.1. **Pasākuma apraksts**

(5) Satiksmes sadales noteikumu projektā, kas paredzēts satiksmes sadalīšanai starp Shipholas un Leleistades lidostu, ietilpst šādi elementi:

a) Leleistades lidostai, kuru līdz 2020. gada beigām Nīderlandes valdība plāno atvērt komerciālām darbībām, Padomes Regulas (EEK) Nr. 95/93 ([11]) (turpmāk "Laika nišu regula") nozīmē tiks piešķirts koordinētas lidostas statuss, sākot no ministrijas dekrēta spēkā stāšanās dienas. Leleistades lidosta.

b) Neskarot Laika nišu regulu, gaisa pārvadātājs iegūst prioritātes tiesības pieprasīt laika nišas Leleistades lidostā, lai veiktu pacelšanos vai nolaišanos, ja šis gaisa pārvadātājs:

— Shipholas lidostā agrāk piešķirtās laika nišas ir nodevis citam gaisa pārvadātājam vai atpakaļ laika nišu koordinatoram vai

— apņemas Shipholas lidostā agrāk piešķirtās laika nišas turpmāk izmantot transfēra lidojumu veikšanai.

c) Iepriekš b) punktā aprakstīto noteikumu piemēro vienīgi tām laika nišām Shipholas lidostā, kuras iepriekšējā attiecīgajā sarakstu periodā vai vismaz trijos no četriem iepriekšējiem attiecīgajiem sarakstu periodiem ir izmantotas, lai veiktu tiešos lidojumus.

(6) "Transfēra lidojumi" un "tiešie lidojumi" ir jānosaka ar infrastruktūras un ūdens resursu ministra rīkojumu. Turklāt būtu jāizstrādā noteikumi par šo lidojumu atbilstības kritērijiem. Lidojumi būtu jāklasificē ik pēc diviem gadiem saskaņā ar šiem kritērijiem, un ikviena jauna klasifikācija būtu jāpaziņo vismaz vienu gadu pirms tās stāšanās spēkā. Uz šo pilnvarojumu pamatots rīkojuma projekts veido daļu no paziņotā pasākuma (sk. 13. līdz 21. apsvērumu turpmāk tekstā).

(7) Satiksmes sadales noteikumu projektā nav noteikta prasība, ka Leleistades lidostas jaudas izmantošanas dienām un laikiem būtu jāatbilst to Shipholas lidostas attiecīgo laika nišu dienām un laikiem, kuras pārceltas, nodotas atpakaļ vai atšķirīgi izmantotas saskaņā ar iepriekš 5. apsvēruma b) punktā izklāstīto noteikumu.

(8) Gaisa pārvadātājam, kas paļaujas uz dekrēta projekta 2. panta 2. punktu (t. i., uz iepriekš 5. apsvēruma b) punktā izklāstīto noteikumu), ir jāpaziņo ministram, laika nišu koordinatoram, kā arī to saņēmējam gaisa pārvadātājam, ja tāds ir, informācija par attiecīgajām laika nišām Shipholas lidostā. Informējot ministru, gaisa pārvadātājam ir jāpierāda, ka ir izpildītas dekrēta 2. panta 5. punktā (5. apsvēruma c) punktā iepriekš tekstā) aprakstītās prasības.

(9) Atbilstīgi dekrēta projekta 3. panta 1. punktam agrāk piešķirtās laika nišas, uz kurām attiecas dekrēta projekta 2. panta 2. punkts (kas aprakstīts 5. apsvēruma b) punktā iepriekš), ir jāizmanto vienīgi transfēra lidojumu veikšanai.

(10) Ministrijas dekrēta projekta 3. panta 2., 3. un 4. punktā ir pievienoti šādi noteikumi:

"2. Šā dekrēta piemērošanas laikposmā gaisa pārvadātājam, kura rīcībā ir 1. punktā minētās agrāk piešķirtās laika nišas, ir jāapkalpo vismaz tāds transfēra lidojumu skaits, kas atbilst transfēra lidojumu skaitam, kāds ir bijis attiecīgajā sarakstu periodā pirms šo laika nišu iegūšanas atbilstīgi 2. panta 2. punkta a) apakšpunktam veiktas pārcelšanas rezultātā vai attiecīgos gadījumos pirms 2. panta 2. punkta b) apakšpunkta piemērošanas šīm laika nišām un kam pieskaitīts šo laika nišu skaits.

Atkāpjoties no pirmās daļas un ievērojot 3. punktā izklāstītos nosacījumus, šāds pārvadātājs var samazināt transfēra lidojumu skaitu, ja samazinās tā rīcībā esošo laika nišu kopējais skaits.

3. Gaisa pārvadātājs, kura rīcībā ir 1. punktā minētās agrāk piešķirtās laika nišas, neskarot minēto punktu, pēc laika nišu pārcelšanas, ko veic atbilstīgi 2. panta 2. punkta a) apakšpunktam, vai attiecīgos gadījumos pirms 2. panta 2. punkta b) apakšpunkta piemērošanas šīm laika nišām nekādā gadījumā nedrīkst samazināt transfēra lidojumu īpatsvaru no visiem lidojumiem, kas veikti, izmantojot citas laika nišas Shipholas lidostā, salīdzinājumā ar īpatsvaru, kas pastāvēja, pirms pārvadātājs bija ieguvis attiecīgās agrāk piešķirtās laika nišas.

([11]) Padomes 1993. gada 18. janvāra Regula (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās (OV L 14, 22.1.1993., 1. lpp.).

4. Ja laika nišas Shipholas lidostā ir vairāk nekā vienas sabiedrības rīcībā attiecīgā grupā, ko veido

— mātessabiedrība un visas tās meitassabiedrības vai arī

— vienas mātessabiedrības visas meitassabiedrības,

katru šādu sabiedrību grupu 2. un 3. punkta piemērošanas nolūkā uzskata par vienu gaisa pārvadātāju."

(11) Saskaņā ar ministrijas dekrēta projekta 2. panta 3. un 4. punktu prioritāti, kas minēta šā dekrēta 2. panta 2. punktā (5. apsvēruma b) punktā iepriekš tekstā), piemēro divām laika nišu daļām Leleistades lidostā, proti, līdz 10 000 laika nišu (ieskaitot) un no 10 001 līdz 25 000 laika nišu.

(12) Dekrēta spēkā stāšanās diena atbilstīgi tā 7. pantam ir jānosaka ar karaļa lēmumu, izņemot 2. panta 4. punktu, kas stājas spēkā no dienas, kurā Eiropas Komisija apstiprina šo īpašo punktu, uz ko attiecas atsevišķa iesniegšana saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. panta 3. punktu, un ir publicējusi savu lēmumu *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

(13) Ministra rīkojuma projektā "transfēra lidojumi" tiek noteikti, atsaucoties uz katra lidojuma galamērķi. Kritēriji ir šādi:

— transfēra vidējā procentuālā daļa no visiem lidojumiem, kas veikti no Shipholas lidostas, piecos kalendārajos gados pirms klasifikācijas publicēšanas ir vismaz 10 %, un trīs gados pirms klasifikācijas publicēšanas ir veikti vairāk nekā 10 lidojumi gadā, vai

— galamērķi atrodas teritorijās, kas noteiktas 1. panta 1. punktā dokumentā *Aanwijzingsregeling risicovluchten*, kurā ir norādīti tā dēvētie "riska lidojumi", kam ir jāveic muitas kontrole.

(14) Rīkojuma projekta 1. pielikumā ir uzskaitīti šiem kritērijiem atbilstošie galamērķi.

(15) Atbilstīgi rīkojuma projekta 1. panta 3. punktam galamērķis, kas nav iekļauts 1. pielikumā, tiks uzskatīts par "transfēra galamērķi" pieprasītajā laikposmā, kas nav ilgāks par pieciem gadiem, ja aviosabiedrība var sniegt ministram *ex ante* pamatojumu, ka pieprasītajā sezonu skaitā tā šo galamērķi nodrošinās ar lidojumiem, no kuriem transfēra lidojumu vidējā procentuālā daļa ir vismaz 10 %.

(16) Saskaņā ar rīkojuma projekta 1. panta 4. punktu aviosabiedrība jebkurā gadījumā var panākt atbilstību 3. punktā noteiktajai prasībai, ja tā pierāda, ka piecos kalendārajos gados pirms 3. punktā minētā pieprasījuma Eiropas Savienībā esošā lidostā šim galamērķim ir nodrošināti lidojumi ar transfēra vidējo procentuālo daļu vismaz 10 % apmērā.

(17) Galamērķus, kuri atbilstīgi 3. punktam būs uzskatāmi par transfēra galamērķiem, publicēs valdības vēstnesī.

(18) Ministra rīkojuma projektā (2. pielikumā) ir arī uzskaitīti galamērķi, kuriem tiek piešķirts "tiešā lidojuma" statuss, pamatojoties uz šādiem kritērijiem:

— transfēra vidējā procentuālā daļa no visiem lidojumiem, kas veikti no Shipholas lidostas, piecos kalendārajos gados pirms klasifikācijas publicēšanas ir mazāka nekā 10 %,

— trīs gados pirms klasifikācijas publicēšanas ir veikti vairāk nekā 10 lidojumi gadā.

(19) Rīkojuma projekta 3. pants attiecas uz noteikumiem par transfēra procentuālās daļas apliecinājumu izvērtēšanu saistībā ar rīkojuma piemērošanu.

(20) Kā noteikts 3. panta 1. punktā, jebkurus pārbaudāmus datus, kas attiecas uz lidojumu un galamērķu transfēra procentuālo daļu, var iesniegt ministram, un tie tiks ņemti vērā, piešķirot lidojumiem vai nu transfēra lidojuma, vai tiešā lidojuma statusu.

(21) 3. panta 2. punktā ir noteikts, ka attiecībā uz 1. punktā minētajiem datiem jebkurā gadījumā pasažieri, kuri ielido Shipholas lidostā un 24 stundu laikā pēc ielidošanas izlido uz galamērķi, kas nav iepriekšējā lidojuma sākuma vieta, tiks uzskatīti par transfēra pasažieriem.

2.2. **Nīderlandes iestāžu noteiktais pasākuma mērķis**

(22) Saskaņā ar Nīderlandes iestāžu sniegto informāciju satiksmes sadales noteikumu projekta mērķis ir piešķirt privilēģijas transfēra lidojumiem attiecībā uz jaudas sadali Shipholas lidostā. Starpkontinentālo galamērķu plašo tīklu nevarētu apkalpot, ja Shiphola nebūtu kontinentāls un starpkontinentāls gaisa satiksmes mezgls. Šīs divas funkcijas – starpkontinentālo galamērķu apkalpošana un darbība transfēra pasažieru Eiropas tīklā – ir nedalāmas un kopā veido Shipholas kontinentālā un starpkontinentālā satiksmes mezgla funkciju.

(23) Šā mērķa pamatā ir "Aldersa nolīgumā" noteiktais ierobežojums – 500 000 lidojumu gadā Shipholas lidostā līdz 2020. gada beigām. Šo nolīgumu 2008. gadā noslēdza attiecīgās puses (t. i., aviācijas nozare, publiskās iestādes un iedzīvotāji). Tas tiecas panākt līdzsvaru starp aviācijas nozares izaugsmi un dzīvotspēju, kā arī vides drošību un ilgtspēju.

(24) 500 000 lidojumu robežvērtība gadā Shipholas lidostā jau tika sasniegta 2018. gadā. Tāpēc Nīderlandes iestādes pauž viedokli, ka jaudu, kas transfēra satiksmei ir pieejama Shipholas lidostā, var palielināt vienīgi, sadalot satiksmi starp šo lidostu un Leleistades lidostu, kura spēj nodrošināt satiksmi, kam nav vajadzīgi tādi apstākļi un iespējas, kādas ir pieejamas Shipholas lidostā.

(25) Šajā nolūkā Leleistades lidosta nodrošinātu no Shipholas lidostas pārcelto tiešo satiksmi, tādējādi uzlabojot Shipholas lidostas transfēra funkciju.

(26) Satiksmes sadales noteikumu projekts nepiespiež gaisa pārvadātājus pārvietot savus lidojumus no Shipholas, bet drīzāk paļaujas uz stimuliem tiešās satiksmes pārvietošanai.

(27) Saskaņā ar Nīderlandes iestāžu pausto viedokli paziņotais pasākums ir jāvērtē, ņemot vērā Savienībā esošu lielu satiksmes mezglu uzturēšanas būtisko ekonomisko un stratēģisko nozīmi. Saskaņā ar Nīderlandes iestāžu sniegto informāciju Shipholas lidosta ir viens no lielākajiem satiksmes mezgliem Savienības ziemeļrietumu daļā, kā arī būtisks Nīderlandes ekonomikas un savienojamības pīlārs. 2017. gadā 48,6 miljoni pasažieru no Eiropas pilsētām ir ceļojuši no Shipholas lidostas vai uz to un 31 % no tiem ir veikuši pārsēšanos uz citu lidojumu Shipholā. Turklāt 19,7 miljoni trešo valstu pasažieru ir ceļojuši no Shipholas lidostas vai uz to. No šiem pasažieriem aptuveni 60 % bija transfēra pasažieri. Nīderlandes iestādes atsaucas uz to, ka Eiropas Komisija savā ārējā politikā aviācijas jomā ir atzinusi ES teritorijā esošo lielo satiksmes mezglu nozīmību ([12]).

(28) Nīderlandes iestādes uzskata, ka Eiropas maršrutu tīkls no Shipholas, kas apkalpo kontinentālos un starpkontinentālos galamērķus, ir būtiski svarīgs, lai saglabātu un attīstītu šo spēcīgo ES gaisa satiksmes mezglu. Tās uzskata, ka Shipholas satiksmes mezgla darbība ir sabiedrības interesēm nozīmīga joma, kas ir jāuztur un jāstiprina ([13]). Šāda rīcība ir svarīga, ņemot vērā šā satiksmes mezgla neaizsargātību pret kontinentālo un starpkontinentālo maršrutu tīkla samazināšanos.

(29) Saskaņā ar Nīderlandes iestāžu sniegto informāciju šīs neaizsargātības pamatā jo īpaši ir fakts, ka starpkontinentālās un transfēra satiksmes vietējais tirgus Nīderlandē dzīvojošo pasažieru ziņā ir mazs. Otrkārt, pārvadātājiem, kas nodrošina starpkontinentālo un transfēra satiksmi, ir vajadzīga specializēta infrastruktūra, un noteiktās situācijās, piemēram, attiecībā uz riska lidojumiem, šai infrastruktūrai nav citas saprātīgas alternatīvas nevienā citā Nīderlandes lidostā. Treškārt, Nīderlandes iestādes apgalvo, ka, ja lidostai būtu jāzaudē tās satiksmes mezgla funkcija, tas vairākus gadus negatīvi ietekmētu sēdvietu skaitu un reisu biežumu.

(30) Nīderlandes iestādes arī norāda uz visaptverošo pasākumu kopumu, kas ir pieņemts nolūkā īstenot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 598/2014 ([14]) noteikto, tā dēvēto "līdzsvaroto pieeju". Šie pasākumi, kā skaidro Nīderlandes iestādes, ir atspoguļoti iepriekš minētajā 2008. gada "Aldersa nolīgumā", un tie ir atkārtoti apstiprināti Baltajā grāmatā par Nīderlandes aviāciju (2009. gads), Shipholas rīcības programmā (2016. gads) un koalīcijas nolīgumā (2017. gads).

(31) Kā iepriekš minēts, gaisa kuģu kustībai Shipholas lidostā noteiktā 500 000 lidojumu robežvērtība jau ir tikusi sasniegta 2018. gadā. Turklāt saskaņā ar Nīderlandes iestādes sniegto informāciju Eindhovenas lidostā pieejamo jaudu ir ātri absorbējusi papildu satiksme, kas nav pārcelta no Shipholas lidostas. Gaisa pārvadātājiem, kas pārceļ satiksmi uz Eindhovenu, nav bijuši pietiekami stimuli savas Shipholas laika nišas pēc pašu iniciatīvas nodot atpakaļ laika nišu koordinatoram.

([12]) "ES ārējā aviācijas politika – nākotnes problēmu risinājums", COM(2012) 556 final, 2012. gada 27. septembris.
([13]) Shipholas rīcības programma (2016. gads).
([14]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 16. aprīļa Regula (ES) Nr. 598/2014 par noteikumu un procedūru noteikšanu attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu, kas saistīti ar troksni, ieviešanu Savienības lidostās, izmantojot līdzsvarotu pieeju, un par Direktīvas 2002/30/EK atcelšanu (OV L 173, 12.6.2014., 65. lpp.).

(32) Ņemot vērā iepriekš minēto, Nīderlandes iestādes uzskata, ka ir jāturpina pasākumu kopuma izstrāde un īstenošana. Šajā īstenošanā ir ņemti vērā vairāki elementi, proti: a) gaisa pārvadājumu ilgtermiņa redzējums, b) drošības pasākums, c) gaisa telpas pasākumi, d) operatīvie pasākumi, e) traucējumu mazināšanas pasākumi, f) ilgtspējas pasākumi un g) selektivitātes pasākumi.

(33) Satiksmes sadales noteikumi veido daļu no plašāka plāna par Leleistades lidostas maksimālās jaudas attīstīšanu līdz 45 000 gaisa kuģu lidojumu gadā. Šo jaudu sasniegs divos posmos: pirmais posms būs 25 000 lidojumu gadā, kas jāsasniedz ap 2033. gadu. Kad 2020. gadā Leleistades lidosta tiks atvērta, tā nodrošinās ne vairāk kā 4 000 pacelšanos un nolaišanos gadā. Ir paredzēts šā skaita pieaugums līdz ne vairāk kā 7 000 – 2021. gadā un līdz 10 000 – 2022. gadā. Otrajā posmā būs iespēja veidot izaugsmi līdz 45 000 lidojumu gadā, kas ir jāsasniedz līdz 2043. gadam.

2.3. **Nīderlandes iestāžu apsvērumi par satiksmes sadales noteikumu projekta atbilstību Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. pantam un Laika nišu regulai**

(34) Nīderlandes iestādes uzskata, ka Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. pantā noteiktās prasības ir ievērotas.

(35) Nīderlandes iestādes no 2019. gada 16. janvāra līdz 6. februārim internetā rīkoja apspriešanu par satiksmes sadales noteikumu projektu. Ieinteresēto personu labā tika publiskots arī paskaidrojuma raksts un attiecīgie pētījumi. Galvenie apspriešanas rezultātā izvirzītie problēmjautājumi attiecībā uz satiksmes sadales noteikumu projektu bija šādi: a) to proporcionalitāte saistībā ar ierobežoto jaudu Leleistades lidostā, kas ierobežo gaisa pārvadātāju komercdarbības iespējas, b) to iespējamā diskriminējošā ietekme attiecībā uz satiksmes veidu un gaisa pārvadātāja identitāti un c) tirgus spēku sadale.

(36) Nīderlandes iestādes uzsver, ka, pamatojoties uz apspriešanos ar ieinteresētajām personām, tās ir pārskatījušas satiksmes sadales noteikumu projektu šādās vairākās jomās: a) "ļaunprātīgas izmantošanas novēršanas noteikuma" ieviešana, lai nodrošinātu starptautiskās savienojamības palielināšanas mērķa sasniegšanu, b) īpašs režīms "riska lidojumiem", t. i., no noteiktiem galamērķiem veiktiem lidojumiem, kuriem pēc ielidošanas Nīderlandē ir jāveic pilnīga muitas kontrole un kuri tāpēc ir jāuzņem Shipholas lidostā, un c) precizējumi par informāciju, kas ir vajadzīga jauna galamērķa transfēra daļas pamatošanai.

(37) Attiecībā uz pieejamību un infrastruktūru Nīderlandes iestādes uzskata, ka abas lidostas apkalpo Amsterdamu un Randstades konurbāciju un ka, braucot pa A6 automaģistrāli, attālums starp šīm divām lidostām ir 57 km un to var veikt 90 minūtēs. Šīs divas lidostas savieno arī sabiedriskā transporta maršruti. Brauciens ar vilcienu no Leleistades centrālās stacijas uz Amsterdamas centrālo staciju ilgst 38 minūtes, bet no Leleistades centrālās stacijas uz Shipholu – 42 minūtes. Brauciens ar autobusu no Leleistades centrālās stacijas uz Leleistades lidostu ilgst 15 minūtes. Kad tiks atvērta Leleistades lidosta, starp Leleistades centrālo staciju un Leleistades lidostu ieviesīs tiešā maršruta autobusa pakalpojumu ar brauciena ilgumu 10 minūtes. Tiešā maršruta autobuss izbrauks ik pēc 30 minūtēm atkarībā no lidostas reisu saraksta. Turklāt ir jau nolemts A6 automaģistrāli uz Leleistades lidostu paplašināt no divām joslām uz trijām, kā arī izbūvēt ceļa atzaru uz lidostu, sākot no 2021. gada.

(38) Nīderlandes iestādes norāda, ka Leleistades lidosta piedāvā nepieciešamos pakalpojumus un ir piemērota *ICAO*/*EASA* C kategorijas satiksmes apkalpošanai ([15]). Turklāt ir pieejamas četras transportlīdzekļu novietošanas zonas. Gaisa satiksmes kontroli nodrošinās *LVNL*. Lidosta nodrošinās apkalpošanu uz zemes, kā arī pasažieru apkalpošanas pakalpojumus. Lidosta neapkalpos nakts lidojumus, un lidostā nav paredzētas iespējas veikt kravu pārvadājumu lidojumu darbības, ne arī starpkontinentālus lidojumus ar "plata korpusa" gaisa kuģiem.

(39) Nīderlandes iestādes uzskata, ka satiksmes sadales noteikumu projekts nevajadzīgi neapdraud komerciālās iespējas, jo īpaši tāpēc, ka gaisa pārvadātājiem nav pienākuma pārvietot savu darbību no Shipholas uz Leleistadi. Turklāt visus galamērķus ir iespējams apkalpot no Leleistades lidostas, un grafiks no plkst. 6.00 līdz plkst. 23.00 (pēc vietējā laika) nodrošina elastīgas iespējas izmantot visu laikposmu.

([15]) Tā kā skrejceļš būs 45 metrus plats, lidosta būs piemērota tādiem īpašiem gaisa kuģiem kā *Boeing* 737, kā arī *Airbus* A320 un A321.

(40) Saskaņā ar Nīderlandes iestāžu sniegto informāciju satiksmes sadales noteikumu projektā ir paredzēts, ka gaisa pārvadātājiem ir iespēja izstrādāt jaunus maršrutus. Ja gaisa pārvadātājs var pamatot, ka tas no Shipholas lidostas apkalpos jaunu galamērķi ar lidojumiem, kuriem transfēra pasažieru īpatsvars ir vismaz 10 %, šāds galamērķis tiks uzskatīts par iekļautu transfēra galamērķu sarakstā.

(41) Nīderlandes iestādes iesniedz konsultāciju uzņēmuma *Seo Amsterdam Economics* veiktu pētījumu. Pētījuma nolūks ir palīdzēt Nīderlandes iestādēm izveidot vispiemērotāko robežvērtību transfēra lidojuma statusa noteikšanai lidojumam, lai panāktu līdzsvaru starp ietekmes uz tirgu samazināšanas mērķi un noteikuma efektivitātes palielināšanu. Analīzē ietilpst galamērķu un gaisa kuģu lidojumu kopējais skaits, ietekmētie gaisa kuģu lidojumi un maršruti attiecībā uz katru aviosabiedrību, kura patlaban veic darbību no Shipholas lidostas. Pētījumā ir pārbaudīta dažādu robežvērtību ietekme uz pasākuma mērķa sasniegšanu un dažādo gaisa pārvadātāju iespēja to izmantot, lai iegūtu prioritāti Leleistades lidostā.

(42) Attiecībā uz jaunienācējiem Laika nišu regulas kritēriji tiks piemēroti, sākot no Leleistades lidostas atvēršanas komerciālai satiksmei, ar to saprotot, ka Leleistades lidosta būs koordinēta lidosta no tā brīža. Neskarot minēto kritēriju piemērošanu, satiksmes sadales noteikumu projektā prioritāte laika nišu piešķiršanā Leleistades lidostā ir paredzēta pārvadātājiem, kuri ir izmantojuši dekrēta 2. panta 2. punktu.

(43) Satiksmes sadales noteikumu projekts nerada nekādu tiešu vai netiešu diskrimināciju attiecībā uz gaisa pārvadātājiem valstspiederības un identitātes dēļ vai diskrimināciju attiecībā uz galamērķiem. Satiksmes sadales noteikumu projekts ir pamatots uz objektīviem kritērijiem, un visiem gaisa pārvadātājiem, kas apkalpo konkrētu galamērķi, ir nodrošināti vienlīdzīgi, nediskriminējoši nosacījumi. Satiksmes sadales noteikumu projektā gaisa pārvadātājiem nav noteikts pienākums pārcelt lidojumus no Shipholas lidostas uz Leleistades lidostu.

(44) Nīderlandes iestādes norāda, ka atšķirība starp galamērķiem pati par sevi nerada diskrimināciju. Atšķirību ir iespējams objektīvi attaisnot, pamatojoties uz tīkla kvalitātes un Shipholas satiksmes mezgla funkciju veicināšanas likumīgajiem mērķiem.

(45) Nīderlandes iestādes uzskata, ka satiksmes sadales noteikumu projekts ir samērīgs. Leleistades lidosta koordinētas lidostas statusu iegūs, kad tā tiks atvērta komerciālām darbībām, un satiksmes sadales noteikumos paredzētā prioritāte tiks piemērota pēc Laika nišu regulas prioritātes kritēriju piemērošanas. Kad Leleistades lidostas sasniegtais līmenis būs 10 000 lidojumu gadā, satiksmes sadales noteikumi tiks novērtēti, lai izvērtētu to ietekmi. Prioritātes noteikums tiktu paplašināts uz papildu daļu, proti, vēl uz 15 000 lidojumu (un tādējādi kopumā uz 25 000 lidojumu gadā) vienīgi tad, ja šādu paplašinājumu apstiprinātu Komisija.

(46) Nīderlandes iestādes uzskata, ka paziņotajos noteikumos ir ietverti aizsardzības pasākumi, kas nodrošina, ka satiksmes sadales noteikumu mērķi nākotnē tiks sasniegti.

(47) Saskaņā ar Nīderlandes iestāžu sniegto informāciju šis pasākums nepārsniedz apmēru, kas ir nepieciešams izvirzītā mērķa sasniegšanai, jo šie noteikumi attiecas vienīgi uz to Shipholas lidostas jaudu, ko iegūst, piemērojot šo pasākumu, un nevis uz kādu citu jaudu, kas tikko/nesen ir kļuvusi pieejama Shipholas lidostā.

(48) Kā uzskata Nīderlandes iestādes, satiksmes sadales noteikumu projekta pārredzamību nodrošina izvēlētā juridiskā forma, proti, ministrijas dekrēts un infrastruktūras un ūdens resursu ministra rīkojums.

(49) Visbeidzot, Nīderlandes iestādes secina, ka satiksmes sadales noteikumu projekts nav pretrunā Regulai (EEK) Nr. 95/93 un Regulai (EK) Nr. 1008/2008. Laika nišu regula tiktu pilnībā ievērota. Fakts, ka satiksmes sadales noteikumi var iejaukties laika nišu izmantošanas kārtībā, izriet no iepriekšējiem Komisijas lēmumiem.

3. **KOMISIJAI IESNIEGTIE IEINTERESĒTO PERSONU APSVĒRUMI**

(50) Kā atbildi uz paredzēto grozījumu kopsavilkuma publikāciju *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* Komisija saņēma komentārus no ieinteresētajām personām – 10 iedzīvotājiem, pieciem gaisa pārvadātājiem un vienas lidostas –, no kurām lielākā daļa vēlējās palikt anonīmas.

(51) Vairums ieinteresēto personu apgalvoja, ka pasākums ir diskriminējošs – satiksmes sadales noteikumu projekta pamatā ir fundamentāla "transfēra lidojumu" un "tiešo lidojumu" nošķiršana. Transfēra pasažieru 10 % robežvērtība nav pamatota uz objektīviem kritērijiem, un tajā tiek ņemta vērā vienīgi lidostas sniegtā informācija par transfēra pasažieriem. Ieinteresētās personas norādīja, ka ir sarežģīti iesniegt datus, lai pamatotu transfēra pasažieru procentuālo daļu, un ka Nīderlandes iestādes nav noteikušas šīs procentuālās daļas pierādīšanas kritērijus, kā rezultātā šo pasākumu nav iespējams piemērot.

(52) Turklāt ieinteresētās personas uzskata, ka satiksmes sadales noteikumu projektam ir diskriminējoša ietekme attiecībā uz gaisa pārvadātājiem, jo galamērķu nošķiršanas dēļ vienīgi *KLM* grupa ([16]), tās *SkyTeam* aviosabiedrību alianse ([17]) un kopīgo lidojumu partneri saņems ieguvumus no satiksmes sadales noteikumu projekta. "Transfēra lidojuma" definīcija atbilst gandrīz 86 % no *KLM* grupas galamērķiem. Pieņemot šos noteikumus, tiek ierobežotas noteiktu uzņēmējdarbības modeļu, piemēram, zemo cenu un brīvdienu modeļa, darbības izaugsmes iespējas. Tāpēc ieinteresētās personas uzskata, ka satiksmes sadales noteikumu projekts nav objektīvs un samērīgs un ka tajā ir pārsniegtas prasības, kas nepieciešamas potenciāli likumīga mērķa sasniegšanai.

(53) Ieinteresētās personas arī apgalvo, ka satiksmes sadales noteikumu projektam ir diskriminējoša ietekme attiecībā uz galamērķiem, jo tas *de facto* sniedz priekšrocības *KLM* grupas galamērķiem, kuriem būs iespējams no Shipholas lidostas un Leleistades lidostas ienākošās satiksmes apjoma pieaugums. Tomēr, tā kā gandrīz 86 % ([18]) no *KLM* grupas galamērķiem ir piešķirts "transfēra lidojumu" statuss, satiksmi uz tiem varēs turpināt attīstīt esošajos maršrutos, kā arī atvērt jaunus maršrutus. Turklāt satiksmes sadales noteikumu projekts praksē rada situāciju, kurā gaisa pārvadātājiem būs jākonkurē ar *KLM* grupu/*SkyTeam* par šiem galamērķiem, attiecībā uz kuriem *KLM* grupas/*SkyTeam* pozīcijas ir visspēcīgākās, pateicoties palīglīnijas satiksmei Shipholas lidostā.

(54) Ieinteresētās personas arī uzskata, ka nav izpildīti Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. panta nosacījumi. Satiksmes sadales noteikumu projekta regulētās lidostas neapkalpo vienu konurbāciju, jo, kā norāda ieinteresētās personas: "i) starp Amsterdamu un Leleistadi ir plašas, atklātas lauksaimniecības un dabas platības (*Natura 2000*), un tāpēc tā nav nepārtraukta apbūvēta teritorija; ii) Leleistade ar gandrīz 80 000 iedzīvotāju ir pārāk liela, lai būtu aglomerācijas daļa". Administratīvajā līmenī abām pilsētām kopīga ir tikai valsts līmeņa valdība.

(55) Turklāt tiek apgalvots, ka Leleistades lidosta pašreiz neatbilst prasībām attiecībā uz piemērotu transporta infrastruktūru un sabiedriskā transporta pakalpojumiem, jo īpaši noteiktos dienas laika posmos (plkst. 6.00 un plkst. 23.00), kuros nav pietiekamas sabiedriskā transporta satiksmes. Turklāt sastrēguma stundās transfēram starp abām lidostām ir vajadzīgas vairāk nekā 90 minūtes. Lidojumu skaita ierobežojums Leleistades lidostā (4 000 lidojumu 2020. gadā) un fakts, ka lidosta nav pieejama gaisa pārvadātājiem, kuri ir specializējušies tiešā satiksmē un kuru rīcībā patlaban nav laika nišu Shipholas lidostā, apdraud šo pārvadātāju komerciālās iespējas.

(56) Dažas ieinteresētās personas uzskata, ka satiksmes sadales noteikumu projekts ir pretrunā Laika nišu regulai, jo šajā regulā prioritāti laika nišu piešķiršanā ir atļauts sniegt tikai ar vietēja līmeņa noteikumiem, un satiksmes sadales noteikumos nevar noteikt prioritātes. Turklāt Laika nišu regula nepieļauj saistīt laika nišas ar galamērķiem.

(57) Lielākā daļa no ieinteresētajām personām norāda uz trokšņa ietekmi, ko radīs Leleistades lidostas turpmākā attīstība, jo Nīderlandes gaisa telpa ir aizņemta un ir jāizvairās no tā, ka gaisa satiksme no vienas lidostas traucē satiksmei no otras lidostas. Ieinteresētās personas uzskata, ka šādas situācijas cēlonis ir Nīderlandes iestāžu kavēšanās pārklasificēt gaisa telpu. Tāpēc lidojumiem uz Leleistades lidostu tiek piemērots ierobežojums, paredzot, ka jālido zemāk, nekā ierasts, kā rezultātā palielinās trokšņa līmenis. Papildus tam, atsaucoties uz Vides un infrastruktūras padomes ziņojumu, ir apstrīdēta Shipholas lidostas satiksmes mezgla funkcijas ekonomiskā nozīme.

(58) Turklāt ieinteresētās personas norāda uz lielo gaisa kuģu ietekmi uz aizsargājamām teritorijām (savvaļas sugām, jo īpaši putniem), kā arī uz Nīderlandes iestāžu pienākumu izvairīties no pasākumiem, kas pasliktina apstākļus dabiskos biotopos.

([16]) *KLM* grupā ietilpst tai pilnībā piederošas meitassabiedrības *Transavia* un *Martinair*. *KLM* 2004. gadā apvienojās ar *Air France*.
([17]) *SkyTeam* ir gaisa pārvadātāju alianse, kurā patlaban ir 20 locekļi un kura nodrošina satiksmi uz 1 074 galamērķiem visā pasaulē.
([18]) *KLM* grupai ir vairāk nekā 55 % no gada kopējā Shipholas laika nišu skaita. Skaitļu datu avots – organizācija *Airport Coordination Netherlands* (laika nišu koordinators).

(59) Vairums ieinteresēto personu uzskata, ka satiksmes sadales noteikumu projektam ir ievērojama ietekme vides ilgtspējas jomā. Pamatojoties uz 2014. gadā veikto ietekmes uz vidi novērtējumu (IVN), Nīderlandes iestādes ir piešķīrušas atļauju Leleistades lidostas būvniecībai un pēc tās sekojošai lidostas darbībai. Tomēr daži iespējamās ietekmes aprēķināšanai vajadzīgie dati bija nepareizi (piemēram, gaisa kuģa tips un ar to saistītais trokšņa līmenis).

(60) Komisija no ieinteresētajām personām nav saņēmusi nevienu komentāru, kurā būtu pausts atbalsts satiksmes sadales noteikumu projektam.

4. **REGULAS (EK) Nr. 1008/2008 19. PANTA NOTEIKUMI**

(61) Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. panta 1. punktā ir noteikts, ka satiksmes tiesību izmantošana būtu jāpakļauj publicētiem Savienības, valsts, reģionālajiem un vietējiem noteikumiem attiecībā uz drošību, drošumu, vides aizsardzību un laika nišu sadali.

(62) 19. panta 2. punktā ir noteikts, ka pēc apspriešanās ar ieinteresētām pusēm dalībvalsts bez diskriminācijas attiecībā uz galamērķiem Savienības teritorijā un gaisa pārvadātāju valstspiederību vai identitāti drīkst regulēt gaisa satiksmes sadali starp lidostām, kas atbilst šādiem nosacījumiem:

a) lidostas apkalpo vienu pilsētu vai konurbāciju;

b) lidostas ir nodrošinātas ar atbilstošu transporta infrastruktūru, kas pēc iespējas nodrošina tiešu satiksmi, tādējādi dodot iespēju nokļūt lidostā 90 minūtēs, tostarp, ja vajadzīgs, šķērsojot robežu;

c) ir nodrošināta bieža, uzticama un efektīva sabiedriskā transporta satiksme starp atsevišķajām lidostām, kā arī starp lidostām un pilsētu vai konurbāciju, ko tās apkalpo; un

d) lidostas gaisa pārvadātājiem sniedz vajadzīgos pakalpojumus un nevajadzīgi neapdraud to komerciālās iespējas.

(63) Gaisa satiksmes sadalē starp attiecīgajām lidostām ievēro proporcionalitātes un pārredzamības principu, un tās pamatā ir objektīvi kritēriji.

(64) Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. panta 3. punktā ir noteikts, ka attiecīgā dalībvalsts informē Komisiju par tās nodomiem regulēt gaisa satiksmes sadali vai mainīt atsevišķu spēkā esošu satiksmes sadales noteikumu. Tajā ir arī norādīts, ka Komisija pārbauda minētā panta 1. un 2. punkta piemērošanu un sešos mēnešos pēc informācijas saņemšanas no dalībvalsts, apspriedusies ar šīs regulas 25. pantā minēto komiteju, pieņem lēmumu par to, vai dalībvalsts drīkst piemērot pasākumus. Kā paredzēts tajā pašā noteikumā, Komisija savu lēmumu publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, un pasākumus nepiemēro pirms Komisijas apstiprinājuma publicēšanas.

5. **KOMISIJAS NOVĒRTĒJUMS**

5.1. **Procesuālā prasība: apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

(65) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. panta 2. punktu, lai pieņemtu lēmumu par gaisa satiksmes sadali starp lidostām, ir jāveic iepriekšēja "apspriešanās ar attiecīgām ieinteresētām pusēm". Nīderlandes iestādes ir publicējušas satiksmes sadales noteikumu projektu, dodot iespēju attiecīgajām ieinteresētajām personām, tostarp gaisa pārvadātājiem un lidostām, paziņot savus viedokļus no 2019. gada 16. janvāra līdz 6. februārim. Turpmākie projekta teksta grozījumi, kas veikti Komisijai paziņojamajā projektā, aprobežojas tikai ar dažu tādu problēmjautājumu ņemšanu vērā, kurus izvirzījušas ieinteresētās personas.

(66) No tā izriet, ka Nīderlandes iestādes ir izpildījušas prasību par iepriekšēju apspriešanos ar ieinteresētajām personām.

5.2. **Pamatprasības**

5.2.1. *Shipholas un Leleistades lidostas piemērotība satiksmes sadalei saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. panta 2. punktu*

(67) Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. panta 2. punkta pirmajā daļā lidostu kopumam ir noteiktas vairākas prasības, kas tam jāizpilda, lai tam varētu veikt satiksmes sadali.

(68) Attiecībā uz Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. panta 2. punkta pirmās daļas a) apakšpunktu Nīderlandes iestādes apgalvo, ka attiecīgās lidostas apkalpo Randstades konurbāciju. Atbilstīgi šīs regulas 2. panta 22. punktam "konurbācija" ir apdzīvota vieta, kas aptver vairākas lielākas un mazākas pilsētas, kuras iedzīvotāju skaita pieauguma un paplašināšanās dēļ ir fiziski saplūdušas, izveidojot vienu apbūvētu teritoriju. Randstades konurbācija atrodas Nīderlandes centrālās daļas rietumos, un to galvenokārt veido četras lielākās Nīderlandes pilsētas (Amsterdama, Roterdama, Hāga un Utrehta), kā arī to apkārtējās teritorijas. Tā ir konurbācija iepriekš norādītās definīcijas nozīmē, un to apkalpo minētās divas lidostas. Fakts, ka starp apbūvēto teritoriju un Leleistades lidostu atrodas noteiktas lauksaimniecības platības, nav svarīgs Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. panta 2. punkta pirmās daļas a) apakšpunktā norādītās prasības piemērošanā.

(69) Komisija attiecībā uz šīs regulas 19. panta 2. punkta pirmās daļas b) apakšpunktu norāda, ka lidostas ir nodrošinātas ar atbilstošu transporta infrastruktūru, kas pēc iespējas nodrošina tiešu satiksmi, tādējādi dodot iespēju nokļūt lidostā 90 minūtēs, tostarp, ja vajadzīgs, šķērsojot robežu. Gan Shipholas lidostā, gan Leleistades lidostā var nokļūt no visām četrām konurbācijas pilsētām pa ceļu, ko gandrīz visā garumā veido automaģistrāles. Saskaņā ar Nīderlandes iestāžu sniegto informāciju, brauciens no visām četrām konurbācijas pilsētām ilgst ne vairāk kā 90 minūtes. Ņemot vērā konurbācijas apmēru, nokļūt vienā lidostā varētu būt vienkāršāk nekā otrā atkarībā no ceļotāja sākotnējās atrašanās vietas. Tomēr šis fakts neizslēdz atbilstību Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. panta 2. punkta b) apakšpunktam. Turklāt, lai gan īpašos satiksmes apstākļos vienu vai otru lidostu varētu nebūt iespējams sasniegt 90 minūtēs, šāda veida nenoteiktība ir neizbēgama šajā kontekstā, un tā netraucē izpildīt minētā noteikuma prasību, proti, ka šāda satiksme ir jānodrošina "pēc iespējas" ([19]).

(70) Tāpat arī Shipholas lidosta ir nodrošināta ar dzelzceļa satiksmi, tāpat kā Leleistades stacija, no kuras savlaicīgi tiks izveidots tiešais autobusa maršruts uz Leleistades lidostu (sk. turpmāku šā lēmuma apsvērumu). Piemēram, Nīderlandes iestādes piemetina, ka, braucot ar vilcienu, ceļā pavadītais laiks starp Leleistades centrālo staciju vienā galā un Amsterdamas centrālo staciju un Shipholas lidostu otrā galā ir attiecīgi 42 un 38 minūtes, savukārt brauciens ar autobusu starp Leleistades centrālo staciju un Leleistades lidostu ilgst 10 minūtes.

(71) Nobeigumā var saglabāt atzinumu, ka Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. panta 2. punkta pirmās daļas b) apakšpunktā noteiktās prasības ir izpildītas.

(72) Atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. panta 2. punkta pirmās daļas c) apakšpunktā noteiktajai prasībai starp attiecīgajām lidostām, kā arī starp šīm lidostām un Amsterdamu un tās konurbāciju ir jānodrošina bieža, uzticama un efektīva sabiedriskā transporta satiksme. Pašreizējie dzelzceļa savienojumi ļauj pasažieriem nokļūt Shipholas lidostā un Leleistades centrālajā stacijā, izmantojot biežu un uzticamu vilcienu satiksmi. Tādējādi attiecībā uz Leleistades lidostu iepriekš minētās prasības izpilde ir atkarīga vienīgi no atbilstoša autobusu satiksmes pakalpojuma izveides starp Leleistades centrālo staciju un Leleistades lidostu. Saskaņā ar Nīderlandes iestāžu sniegto informāciju šis pakalpojums būs izveidots līdz Leleistades lidostas atvēršanai komerciālām darbībām, un tādējādi lidostai tiks nodrošināta autobusu kustība ar 30 minūšu intervālu. Tāpēc 19. panta 2. punkta c) apakšpunktā norādītā prasība ir jāuzskata par izpildītu.

(73) Atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. panta 2. punkta pirmās daļas d) apakšpunktam lidostas gaisa pārvadātājiem sniedz vajadzīgos pakalpojumus. Konkrēti Leleistades lidosta ir piemērota *ICAO*/*EASA* C kategorijas satiksmes, tostarp tādu gaisa kuģu kā *Boeing* 737 un *Airbus* A320/321, apkalpošanai. Lidosta satiksmei būs atvērta no plkst. 6.00 līdz plkst. 23.00. Lidosta nodrošinās apkalpošanu uz zemes, kā arī pasažieru apkalpošanas pakalpojumus, kas ir parasta prakse šāda veida lidostām.

([19]) Turklāt Nīderlandes iestādes jau ir nolēmušas A6 automaģistrāli uz Leleistades lidostu paplašināt no divām joslām uz trijām, kā arī, sākot no 2021. gada, izbūvēt ceļa atzaru uz lidostu, un visi šie pasākumi vēl vairāk atvieglos piekļuvi lidostai.

(74) Tāpat arī, ievērojot Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. panta 2. punkta pirmās daļas d) apakšpunktu, satiksmes sadales noteikumu projekts nevajadzīgi neapdraud gaisa pārvadātāju komerciālās iespējas. Komisija papildus iepriekš 73. apsvērumā izklāstītajiem faktiem norāda, ka jebkura pārcelšana uz Leleistades lidostu tiek veikta brīvprātīgi, jo satiksmes sadales noteikumu projektā nav noteikts šāds pienākums. Shipholas lidostas laika nišas, no kurām gaisa pārvadātājs ir atteicies, tas pats gaisa pārvadātājs vai tā pati gaisa pārvadātāju grupa var turpināt izmantot lidojumiem no šīs lidostas uz transfēra galamērķi, vai, ja tās nodotas atpakaļ laika nišu kopējā fondā, tās var izmantot cits gaisa pārvadātājs. Faktu, ka Leleistades lidosta galvenokārt ir paredzēta konkrētai no Shipholas lidostas pārceltai satiksmei, nevar uzskatīt par to gaisa pārvadātāju komerciālo iespēju nevajadzīgu apdraudējumu, kuri Leleistades lidostu ir paredzējuši izmantot bez šādas pārcelšanas. Šis ierobežojums ir saistīts ar pašreizējā satiksmes sadales noteikumu projekta būtību – tas ir paredzēts, lai mazinātu jaudas ierobežojumus Shipholas lidostā, izmantojot brīvprātīgu satiksmes pārcelšanu uz Leleistades lidostu ([20]). Jautājums, vai šī situācija atbilst jo īpaši proporcionalitātes principam, ir izvērtēts turpmāk tekstā (sk. šā lēmuma 5.2.2. iedaļu).

5.2.2. *Proporcionalitāte, pārredzamība, objektīvi kritēriji un nediskriminēšana*

5.2.2.1. Ievadpiezīmes

(75) Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. panta 2. punktā noteiktās prasības, kas attiecas uz proporcionalitāti, pārredzamību, izmantoto kritēriju objektivitāti, kā arī uz nediskriminēšanu, nozīmē, ka satiksmes sadali lidostu starpā var veikt vienīgi uz likumīgu mērķu pamata, tomēr dalībvalstu izvēle netiek aprobežota ar kādu konkrētāku mērķi.

(76) Ņemot vērā dekrēta projekta 7. panta noteikumus, šis lēmums aprobežojas ar satiksmes sadali, kas nepārsniedz 10 000 prioritāras laika nišas Leleistades lidostā, atbilstīgi dekrēta projekta 2. panta 2. un 3. punktam.

(77) Mērķis, uz kuru, pamatojot savu pasākuma projektu, atsaucas Nīderlandes iestādes, ir palielināt Shipholas lidostas kā viena no galvenajiem Savienības gaisa satiksmes mezgliem nozīmi apstākļos, kad šī lidosta ir sasniegusi jaudas ierobežojumu – 500 000 lidojumu gadā, kas noteikts saskaņā ar Aldersa nolīgumu (sk. iepriekš 24. apsvērumu). Tas ir mērķis, kuru var likumīgi izvirzīt saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. pantu. Komisija savos iepriekšējos lēmumos, kas pamatoti uz Padomes Regulas (EEK) Nr. 2408/92 ([21]) 8. panta 1. punktu, t. i., Komisijas Lēmumos 95/259/EK ([22]), 98/710/EK ([23]) un 2001/163/EK ([24]), kā arī savā paziņojumā "ES ārējā aviācijas politika – nākotnes problēmu risinājums" ([25]) ir atzinusi aktīvas lidostu plānošanas politikas likumību, ciktāl tā atbilst ES tiesību vispārējiem principiem. Šāda plānošanas politika var būt saistīta ar daudziem dažādiem faktoriem, kurus kompetentās iestādes uzskata par prioritāriem. Starp dažādām lidostām var atšķirties arī konkrētie pasākumi, kas veicami, lai īstenotu lidostu plānošanas politiku. Dalībvalsts var likumīgi vēlēties veicināt vienas savā teritorijā esošas lidostas attīstību uz pārējo šajā teritorijā esošo lidostu rēķina. Šādā gadījumā tas vien, ka tiek noteikti ierobežojumi attiecībā uz piekļuvi šīm citām lidostām, var būt saprātīgs šā mērķa īstenošanas līdzeklis. Tomēr attiecībā uz konkrētajiem noteikumiem, kas paredzēti šāda likumīga mērķa veicināšanai, ir jānodrošina atbilstība Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. panta 2. punktā noteiktajiem proporcionalitātes, pārredzamības un nediskriminēšanas principiem.

([20]) Attiecībā uz līdzīgu situāciju skatīt Komisijas 1995. gada 14. marta Lēmumu 95/259/EK par procedūru Padomes Regulas (EEK) Nr. 2408/92 piemērošanai (lieta VII/AMA/9/94 – Francijas satiksmes sadales noteikumi Parīzes lidostu sistēmai) (OV L 162, 13.7.1995., 25. lpp.), VI iedaļa.

([21]) Padomes 1992. gada 23. jūlija Regula (EEK) Nr. 2408/92 par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem (OV L 240, 24.8.1992., 8. lpp.).

([22]) Sk. 20. zemsvītras piezīmi.

([23]) Komisijas 1998. gada 16. septembra Lēmums 98/710/EK par procedūru Padomes Regulas (EEK) Nr. 2408/92 piemērošanai (lieta VII/AMA/11/98 – Itālijas satiksmes sadales noteikumi Milānas lidostu sistēmai) (OV L 337, 12.12.1998., 42. lpp.), 45. apsvērums.

([24]) Komisijas 2000. gada 21. decembra Lēmums 2001/163/EK par procedūru Padomes Regulas (EEK) Nr. 2408/92 piemērošanai (lieta TREN/AMA/12/00 – Itālijas satiksmes sadales noteikumi Milānas lidostu sistēmai) (OV L 58, 28.2.2001., 29. lpp.), 45. apsvērums.

([25]) "ES ārējā aviācijas politika – nākotnes problēmu risinājums", COM(2012) 556 final, 2012. gada 27. septembris.

5.2.2.2. Proporcionalitāte, pārredzamība un objektīvi kritēriji

(78) Nīderlandes iestāžu iesniegtie noteikumi ir paredzēti tam, lai tiktu izveidotas iespējas noteiktus lidojumus Shipholas lidostā aizstāt ar citiem lidojumiem, kas ir labāk piemēroti Shipholas kā satiksmes mezgla lidostas pilnveidei. Šajā nolūkā tajos ir nošķirti "transfēra lidojumi" un "tiešie lidojumi". Kā noteikts satiksmes sadales noteikumu projektā, galamērķis tiek iekļauts sarakstā kā "transfēra lidojums", ja minētajos piecu gadu pārskata periodos vidēji vismaz 10 % pasažieru, kuri no Shipholas lidostas izlido uz šo galamērķi, pirms tam ir ielidojuši Shipholas lidostā un ja 3 gados pirms klasifikācijas publicēšanas ir veikti vairāk nekā 10 lidojumi gadā.

(79) Savukārt "tiešie lidojumi" ir tādi lidojumi, kuros transfēra vidējā procentuālā daļa no visiem no Shipholas lidostas uz attiecīgo galamērķi veiktajiem lidojumiem minētajā piecu kalendāro gadu posmā nepārsniedz 10 % ar nosacījumu, ka trīs gados pirms klasifikācijas publicēšanas ir veikti vairāk nekā 10 lidojumi gadā.

(80) Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. panta 2. punkts neizslēdz šādu robežvērtību noteikšanu nolūkā veikt satiksmes sadali starp lidostām. Ar robežvērtības līmeni, kas ir izvēlēts, lai noteiktu, vai uz galamērķi no attiecīgās lidostas izlido kritisks transfēra pasažieru skaits, principā ir iespējams atbilstošo satiksmi novirzīt uz attiecīgo lidostu, un tas uzreiz nenozīmē, ka tiek pārsniegts šā uzdevuma izpildei nepieciešamais apmērs.

(81) Tomēr, lai nodrošinātu, ka šādas robežvērtības dod samērīgus rezultātus, to pamatā atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. panta 2. punkta otrajai daļai ir jābūt objektīvam novērtējumam par to, vai un kā ar tām tiek sasniegts attiecīgais mērķis, t. i., šajā gadījumā – mērķis saglabāt un attīstīt Shipholas lidostu kā satiksmes mezglu. Šajā ziņā dalībvalstīm ir zināma izvēles brīvība. Tā kā dažādas robežvērtības var izraisīt dažādu ietekmi, attiecīgajai dalībvalstij, pirms tā pieņem konkrētu robežvērtību, šī ietekme ir rūpīgi jāpārbauda.

(82) *SEO Amsterdam Economics* veiktajā pētījumā ([26]) ir konstatēts, ka "zemas transfēra robežvērtības rada ierobežotu tirgus kropļojumu, savukārt augstākas robežvērtības dod selektīvāku, kā arī efektīvāku rezultātu". Pētījumā 10 % robežvērtība ir izmantota kā sākumpunkts, kā arī ir salīdzināta alternatīvu robežvērtību ietekme. Ja satiksmes sadales noteikumos tiktu norādīta šī robežvērtība, ievērojams daudzums *KLM* lidojumu tiktu kvalificēti kā tiešie lidojumi, proti, līdz pat gandrīz […] gaisa kuģu lidojumiem ([…] maršrutos) gadā. Ļoti zema robežvērtība (4 % vai zemāka) *KLM* neradītu nekādu ievērojamu atšķirību […], bet jo īpaši pārvadātāji, kas nodrošina atpūtas lidojumus, tiktu būtiski ietekmēti. Salīdzinot ar situāciju, kad tiktu piemērota 10 % robežvērtība, šie pārvadātāji zaudētu iespējas Leleistades lidostā iegūt prioritāti nolūkā pārcelt satiksmi uz šo lidostu. 8 % vai zemāka robežvērtība, salīdzinot ar 10 % scenāriju, uz *KLM* atstātu tikai mērenu ietekmi, t. i., […]. Ja tiktu noteikta 15 % robežvērtība, satiksmes sadales noteikumu ietekme uz *KLM* būtu daudz lielāka (vairāk nekā 5 000 papildu gaisa kuģu lidojumu), t. i., absolūtā izteiksmē tā pārsniegtu ietekmi uz visām citām aviosabiedrībām, kurām Shipholas lidosta ir mājas bāze. Ar 15 % robežvērtību aptuveni 24 % *Transavia* lidojumu no Shipholas lidostas tiktu kvalificēti kā transfēra lidojumi, savukārt ar ļoti zemu robežvērtību, t. i., 2 %, šādi kvalificēti tiktu vairāk nekā 67 % *Transavia* lidojumu no Shipholas lidostas, un tas nozīmē, ka šī aviosabiedrība apkalpo salīdzinoši daudz galamērķu, bet tikai nedaudzi galamērķi ir saistīti ar transfēra lidojumiem. Attiecībā uz pārējiem konkurentiem pētījuma dati liecina, ka gandrīz 40 % no *Easyjet* satiksmes apjoma, ko šī aviosabiedrība nodrošina Shipholas lidostā, sasniedz 15 % robežvērtību. Ar šāda līmeņa robežvērtību no visiem pārvadātājiem, kas Shipholas lidostu izmanto kā mājas bāzi, *Tuifly* un *Corendon* būtu vismazākās iespējas iegūt prioritāti Leleistades lidostā, lai uz šo lidostu pārceltu satiksmi.

(83) Ņemot vērā šo analīzi, Nīderlandes iestādēm bija tiesības secināt, ka 10 % robežvērtība veido atbilstošu līdzsvaru. Diviem procentiem (2 %) no Shipholas lidostas pašreizējās gaisa satiksmes kustības apjoma tā dod iespēju pārcelt uz Leleistades lidostu "tiešos" lidojumus, kurus turpmāk Shipholas lidostā aizstātu "transfēra lidojumi". Vairākiem gaisa pārvadātājiem tās nosacījumi neapšaubāmi dotu iespēju saņemt ieguvumus ([27]).

(84) Šajā saistībā var uzskatīt, ka ar šo robežvērtību var sasniegt izvirzīto mērķi, un tā nepārsniegtu šā uzdevuma izpildei nepieciešamo apmēru.

([26]) Skatīt 41. apsvērumu iepriekš tekstā.

([27]) Pētījuma konstatējumi pamatojas uz zināmiem galamērķiem, un šajos konstatējumos nav ņemtas vērā pārvadātāju iespējas pamatot, ka citi galamērķi ir vienlīdz kvalificējami kā transfēra galamērķi. Sk. 90. apsvērumu iepriekš tekstā.

(85) Attiecībā uz pārējiem satiksmes sadales noteikumu projekta elementiem jāatgādina, pirmkārt, ka jebkura lidojumu pārcelšana no Shipholas lidostas uz Leleistades lidostu ir brīvprātīga. Otrkārt, attiecīgajiem pārvadātājiem Leleistades lidostā piešķirtā prioritāte, kas paredzēta šādas pārcelšanas iespējamības palielināšanai, ir ierobežota līdz 10 000 laika nišu. Par iespējamo paplašināšanu līdz 25 000 laika nišu tiks lemts atsevišķi pēc novērtējuma veikšanas, un tā tiks piemērota tikai pēc jauna Komisijas apstiprinājuma saņemšanas. Treškārt, dekrēta projekta 3. pantā ir nodrošināts, ka tādējādi piešķirtā prioritāte ir pieejama vienīgi pārvadātājiem, kuri, tā kā attiecīgās laika nišas tiek pārveidotas par tikai transfēra lidojumiem paredzētām laika nišām, sekmē Shipholas lidostas kā satiksmes mezgla lidostas pilnveidi, kas ir satiksmes sadales noteikumu projekta galīgais mērķis. 3. panta 2. līdz 4. punkts jo īpaši nodrošina, ka satiksmes sadales noteikumi savu mērķi sasniedz neatkarīgi no laika nišu mobilitātes (kas ir pieejama atbilstīgi Laika nišu regulai) un neatkarīgi no attiecīgā pārvadātāja vai pārvadātāju grupas rīcībā esošo laika nišu kopējā skaita izmaiņām.

(86) Visi satiksmes sadales noteikumu projektā noteiktie kritēriji ir objektīvi un pārredzami.

5.2.2.3. Nediskriminēšana

(87) Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. panta 2. punktā ir noteikta prasība, ka neviens satiksmes sadales noteikums nedrīkst radīt diskrimināciju attiecībā uz galamērķiem Savienības teritorijā, kā arī diskrimināciju gaisa pārvadātāja valstspiederības vai identitātes dēļ. Šie divi aizliegumi pauž vispārējo vienlīdzīgas attieksmes principu. Atbilstīgi konsekventai Eiropas Savienības Tiesas judikatūrai ([28]) šis princips nosaka, ka salīdzināmas situācijas nedrīkst risināt atšķirīgi un atšķirīgas situācijas nedrīkst risināt vienādi, ja vien šādai attieksmei nav objektīva pamatojuma.

— **Diskriminācijas attiecībā uz galamērķiem Savienības teritorijā neesība**

(88) Satiksmes sadales noteikumu projektā "tiešie lidojumi" un "transfēra lidojumi" ir nošķirti vienīgi tiktāl, ciktāl tas attiecas uz spēju pārcelt no Shipholas lidostas uz Leleistades lidostu gaisa satiksmes kustību un tai pašā laikā iegūt noteiktas pakāpes prioritāti Leleistades lidostā. Neskaitot "riska lidojumus", kurus drošības apsvērumu dēļ var apkalpot tikai Shipholas lidostā, šis nošķirums ir nesaraujami saistīts ar likumīgo mērķi nostiprināt Shipholas lidostu kā satiksmes mezgla lidostu. Kā skaidrots iepriekš, satiksmes sadales noteikumu projekts spēj sekmēt šā mērķa sasniegšanu, kā arī nepārsniedz šajā nolūkā nepieciešamo prasību apmēru, un no tā izrietošie kritēriji paši par sevi ir objektīvi. Tāpēc nošķirumu var uzskatīt par objektīvi pamatotu, un to *per se* nevar uzskatīt par diskriminējošu.

(89) Šajā kontekstā Komisija norāda, ka kritēriji, ko Nīderlandes iestādes ir noteikušas divu dažādo galamērķu veidu nošķiršanas nolūkā, nodrošina vienlīdzīgu attieksmi pret visiem galamērķiem, kuri Shipholas lidostu kā satiksmes mezglu ietekmē vienādi.

(90) Tas arī attiecas uz galamērķiem, kas rīkojuma projekta 1. pielikumā nav iekļauti tāpēc, ka tie nesasniedz attiecībā uz transfēra pasažieriem noteikto 10 % robežvērtību, pamatojoties uz informāciju, kas līdz šim ir bijusi pieejama Nīderlandes iestādēm. Pārvadātāji var panākt, ka viens vai vairāki šādi galamērķi tiek uzskatīti par transfēra galamērķiem, pamatojoties uz attiecīgu informāciju, kas ietver atbilstošas prognozes, kā arī datus par citām Eiropas lidostām (sk. rīkojuma projekta 1. panta 3. un 4. punktu, kā arī 3. pantu) ([29]). Šo noteikumu nosacījumi dod pārvadātājiem visplašākās savu attiecīgo prasījumu pamatošanas iespējas, tostarp iespēju izmantot, piemēram, datus par pasažieru pašu plānotajiem lidojumu savienojumiem ([30]) vai lidostas savāktos datus.

(91) Tādējādi var secināt, ka satiksmes sadales noteikumu projektā nav diskriminācijas attiecībā uz galamērķiem Savienības teritorijā.

— **Uz gaisa pārvadātāja valstspiederību vai identitāti pamatotas diskriminācijas neesība**

(92) Ņemot vērā mērķi, kas tiek īstenots ar attiecīgo pasākumu, galamērķu nošķiršanai noteiktie kritēriji, kuri ir objektīvi, nodrošina, ka nepastāv diskriminācija gaisa pārvadātāja valstspiederības vai identitātes dēļ. Pret visiem gaisa pārvadātājiem ir vienlīdzīga attieksme, kas pamatojas uz vienādiem kritērijiem.

([28]) Piemēram, 2010. gada 30. septembra spriedums *Uzonyi*, C-133/09, ECLI:EU:C:2010:563, 31. punkts.
([29]) Sk. 15. un 16. apsvērumu iepriekš tekstā.
([30]) Ar šādu rīku palīdzību pasažieris var rezervēt divus secīgus lidojumus un vajadzības gadījumā gūt labumu no apdrošināšanas, t. i., attiecībā uz lidojuma aizstāšanu vai kavēšanās dēļ nepieciešamu viesnīcu, lidojumu atcelšanu vai grafika izmaiņām. *Dohop* (https://www.dohop.com/) un *Kiwi* (https://www.kiwi.com/en/pages/content/about/) ir plaši pazīstami pakalpojumu sniedzēji.

(93) Kā sīki izklāstīts iepriekš, dekrēta projekta 3. pantā ir nodrošināts, ka prioritāte, kas piešķirta Leleistades lidostā, ir pieejama vienīgi pārvadātājiem, kuri, tā kā attiecīgās laika nišas tiek pārveidotas par tikai transfēra lidojumiem paredzētām laika nišām, sekmē Shipholas lidostas kā satiksmes mezgla lidostas pilnveidi, kas ir satiksmes sadales noteikumu projekta galīgais mērķis.

5.2.3. *Atbilstība Savienības noteikumiem par laika nišu piešķiršanu*

(94) Atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. panta 1. punktam uz satiksmes tiesību izmantošanu attiecas piemērojamie Savienības noteikumi, jo īpaši tie, kas ir saistīti ar laika nišu piešķiršanu. Patlaban šis jautājums tiek risināts Laika nišu regulā.

(95) Saskaņā ar Nīderlandes iestāžu sniegto informāciju analīze, kas veikta atbilstīgi Laika nišu regulas 3. pantam, liecina, ka, Leleistades lidostā būs jaudas nepietiekamība, sākot no brīža, kad šajā lidostā tiks uzsāktas komerciālas darbības. Tādējādi tai tiks piešķirts koordinētas lidostas statuss atbilstīgi minētajam noteikumam.

(96) Attiecībā uz laika nišu piešķiršanu koordinētās lidostās ir jāpanāk atbilstība pārējiem šīs regulas noteikumiem, jo īpaši tās 8. līdz 10. pantam.

(97) Dekrēta projekta 2. panta 2. punktā ir norādīts, ka tajā prioritāte tiek noteikta, "neskarot Laika nišu regulu". Rezultātā, kā izklāstīts dekrēta projekta paskaidrojošajā piezīmē, to piemēros tikai tiem pieprasījumiem, kas joprojām būs pretrunīgi pēc minētajā regulā noteikto vispārēji attiecināmo kritēriju piemērošanas.

(98) Šajā sakarā tiek norādīta atsauce uz Laika nišu regulas 10. panta 6. punktu. Atbilstīgi šim noteikumam regulā prioritāte par labu jaunienācējiem koordinētā lidostā ir noteikta "neskarot Regulas (EEK) Nr. 2408/92 8. panta 1. punktu". Regulas (EEK) Nr. 2408/92 8. panta 1. punkts ir aizstāts ar Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. panta 2. punktu, kas ir satiksmes sadales noteikumu izveides (un Komisijas novērtējuma) pašreizējais juridiskais pamats. Tādējādi prioritāti var pielāgot saistībā ar satiksmes sadali, kas ir noteikta atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. panta 2. punktam, ja šāda pielāgošana aprobežojas ar apmēru, kas ir noteikti nepieciešams attiecīgo satiksmes sadales noteikumu mērķa sasniegšanai.

(99) Šajā gadījumā dekrēta projekta 2. panta 2. punktā noteikto prioritātes noteikumu izmanto tikai pēc Laika nišu regulas prioritātes kritēriju piemērošanas, un tas tiek ierobežots līdz noteikumos līdz šim paredzētajam laika nišu daudzumam, proti, 10 000 lidojumu ([31]). Šī prioritātes pielāgošana nepārsniedz satiksmes sadales noteikumu projekta mērķa sasniegšanai nepieciešamo apmēru, un tāpēc tā atbilst Laika nišu regulai.

(100) Tāpat arī dekrēta projekta 3. pantā paredzētais noteikums, kas nosaka, ka laika nišas, uz kurām attiecas 2. panta 2. punkts, Shipholas lidostā var izmantot tikai transfēra lidojumiem, ir neatņemama šīs satiksmes sadales sastāvdaļa un ir patiešām raksturīga jebkuras šādas sadales iezīme. Tāpēc tas tāpat ir jāuzskata par atbilstošu Laika nišu regulai.

5.2.4. *Atbilstība citiem Savienības noteikumiem*

(101) Komisija norāda, ka vienīgais atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. pantam veicamā novērtējuma priekšmets ir valsts noteikums, kas "regulē gaisa satiksmes sadali" (19. panta 3. punkta pirmā daļa). Attiecībā uz atbilstību šā panta 1. punktam jānorāda, ka šai satiksmes sadalei nepieciešamie priekšnoteikumi ir fakts, ka Leleistades lidosta noteiktā brīdī tiks atvērta komerciālām darbībām, kā arī šīs atvēršanas apmērs iespējamo darbību ziņā. Šie elementi neveido daļu no sadales pašas par sevi. Satiksmes sadales nosacījumi paši par sevi nevar negatīvi ietekmēt atbilstību Savienības noteikumiem par "drošību", "drošumu" un "vides aizsardzību", kas minēti Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. panta 1. punktā. Tādējādi attiecībā uz šiem punktiem nerodas nekādas bažas par atbilstību minētajam tiesību akta noteikumam.

6. **SECINĀJUMS**

(102) Nobeigumā Komisija, pamatojoties uz Nīderlandes iestāžu paziņojumā ietverto faktu un pieņēmumu novērtējumu, uzskata, ka paredzētie satiksmes sadales noteikumi atbilst Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. pantam,

([31]) Kā skaidrots iepriekš (12. un 85. apsvērumā), attiecīgo laika nišu skaita palielināšana Leleistades lidostā notiks tikai pēc režīma izvērtēšanas un vienīgi pēc atsevišķa Komisijas apstiprinājuma saņemšanas. Šajā lēmumā izskatītais režīms aprobežojas ar iepriekš minēto daudzumu, proti, ar 10 000 laika nišu.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

Vienīgais pants

Ar šo tiek apstiprināti ministrijas dekrēta projektā un infrastruktūras un ūdens resursu ministra rīkojuma projektā par gaisa satiksmes sadali Leleistades lidostai un Shipholas lidostai noteiktie pasākumi, kuri ir paziņoti Komisijai 2019. gada 29. martā un kuros grozījumi ir izdarīti ar 2019. gada 3. jūlija un 2019. gada 11. jūlija vēstuli.

Šis lēmums ir adresēts Nīderlandes Karalistei.

Briselē, 2019. gada 24. septembrī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Violeta BULC