SPRENDIMAI

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO SPRENDIMAS (ES) 2019/1585

2019 m. rugsėjo 24 d.

dėl oro eismo paskirstymo Amsterdamo Schipholio ir Amsterdamo Lelistado oro uostams taisyklių nustatymo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsnį

(pranešta dokumentu Nr. C(2019) 6816)

(Tekstas autentiškas tik nyderlandų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių ([1]), o ypač į šio reglamento 19 straipsnio 3 dalį,

pasitarusi su Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 25 straipsnio 1 dalyje nurodytu komitetu,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

(1) Po ankstesnio pranešimo, kuris vėliau buvo atsiimtas ([2]), Nyderlandų institucijos 2019 m. kovo 25 d. el. laišku ([3]) pagal Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsnio 3 dalį pranešė Komisijai apie ketinimą nustatyti tam tikras oro eismo paskirstymo taisykles, taikomas Amsterdamo Schipholio ir Amsterdamo Lelistado oro uostams Nyderlanduose (toliau atitinkamai – Schipholio oro uostas arba Lelistado oro uostas), ir priimti ministerijos dekreto projektą ir Infrastruktūros ir vandens ūkio ministro įsakymo projektą. 2019 m. kovo 29 d. el. laišku ([4]) Nyderlandų institucijos pateikė iš dalies pakeistą ministerijos dekreto projekto versiją ir Infrastruktūros ir vandens ūkio ministro įsakymo projektą ([5]), taip pat kitus 2019 m. kovo 25 d. pranešime jau esančius elementus.

(2) Prie Nyderlandų institucijų pateiktos informacijos kaip priedai pridedami keturių tyrimų duomenys: 1) pajėgumų paklausa Schipholio oro uoste 2023 m.; 2) pajėgumų paklausa Schipholio oro uoste 2030 m.; 3) antrinė prekyba Schipholio oro uoste ([6]) ir 4) oro transporto bendrovių suskaidyta veikla.

(3) 2019 m. balandžio 12 d. ([7]) Komisija *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* paskelbė ketinamų priimti oro eismo paskirstymo taisyklių santrauką ir paragino suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas.

(4) 2019 m. liepos 3 d. ([8]) ir 2019 m. liepos 11 d. ([9]) raštais Nyderlandų institucijos pateikė pranešimo dalinio pakeitimo dokumentą, kuriuo siekiama atsižvelgti į Komisijos tarnybų iškeltus klausimus. Tuo pačiu 2019 m. liepos 11 d. raštu ir 2019 m. liepos 16 d. el. laišku ([10]) Nyderlandų institucijos pranešė apie kitas pranešimui reikšmingas faktines aplinkybes, susijusias su oro uostų pasiekiamumu ir tų institucijų ketinimais dėl laikotarpio, per kurį Lelistado oro uostas bus atidarytas komerciniams skrydžiams.

([1]) OL L 293, 2008 10 31, p. 3.
([2]) 2018 m. liepos 12 d. Nyderlandų institucijos pranešė Komisijai apie pirmąsias oro eismo paskirstymo taisykles, skirtas Schipholio ir Lelistado oro uostams. 2018 m. gruodžio 4 d. Nyderlandų institucijos šį pranešimą atsiėmė.
([3]) Registracijos Nr. *Ares* (2019)2057632.
([4]) Registracijos Nr. *Ares* (2019)2256246.
([5]) Aanmelding verkeersverdelingsregel voor de Nederlandse luchthavens Lelystad Airport en Schiphol.
([6]) Tris tyrimus atliko konsultacinė įmonė „Seo Amsterdam Economics“.
([7]) OL C 136, 2019 4 12, p. 26.
([8]) Registracijos Nr. *Ares* (2019)4236859.
([9]) Registracijos Nr. *Ares* (2019)4595066.
([10]) Registracijos Nr. *Ares* (2019)4595552.

2. **PRIEMONĖS APRAŠYMAS IR NYDERLANDŲ INSTITUCIJŲ NUSTATYTAS TIKSLAS**

2.1. **Priemonės aprašymas**

(5) EPT projektą dėl oro eismo paskirstymo Schipholio ir Lelistado oro uostams sudaro šie elementai:

a) Įsigaliojus ministerijos dekretui Lelistado oro uostas, kurį Nyderlandų Vyriausybė iki 2020 m. pabaigos planuoja atidaryti komerciniams skrydžiams, bus paskelbtas koordinuojamu oro uostu, kaip tai apibrėžta Tarybos reglamente (EEB) Nr. 95/93 ([11]) (toliau – Laiko tarpsnių reglamentas). Lelistado oro uostas.

b) Nepažeidžiant Laiko tarpsnių reglamento, oro vežėjui teikiama pirmenybė reikalauti laiko tarpsnių kilti arba tūpti Lelistado oro uoste, jei tas oro vežėjas:

— anksčiau paskirtus laiko tarpsnius Schipholio oro uoste perdavė kitam oro vežėjui arba juos grąžino laiko tarpsnių koordinatoriui; arba

— įsipareigoja anksčiau paskirtus laiko tarpsnius Schipholio oro uoste nuo šiol naudoti jungiamiesiems skrydžiams vykdyti.

c) b punkte nurodyta taisyklė taikoma tik tiems laiko tarpsniams Schipholio oro uoste, kurie ankstesniu atitinkamu tvarkaraščių sudarymo laikotarpiu arba bent trimis ankstesniais atitinkamais tvarkaraščių sudarymo laikotarpiais iš keturių buvo naudojami tiesioginiams skrydžiams vykdyti.

(6) Sąvokos „jungiamieji skrydžiai“ ir „tiesioginiai skrydžiai“ bus apibrėžtos Infrastruktūros ir vandens ūkio ministro įsakymu. Be to, reikėtų nustatyti taisykles dėl kriterijų, kuriuos turi atitikti šie skrydžiai. Pagal tuos kriterijus skrydžiai turėtų būti klasifikuojami kas dvejus metus, o apie bet kokią naują klasifikaciją reikėtų paskelbti ne vėliau kaip likus vieniems metams iki jos įsigaliojimo. Šiais įgaliojimais grindžiamas įsakymo projektas yra priemonės, apie kurią pranešta, dalis [žr. šio sprendimo 13–21 konstatuojamąsias dalis].

(7) Pagal EPT projektą nereikalaujama, kad Lelistado oro uoste naudojamo pajėgumo dienos ir valandos atitiktų atitinkamų laiko tarpsnių Schipholio oro uoste, kurie pagal šio sprendimo 5 konstatuojamosios dalies b punkte nurodytą taisyklę buvo perduoti, grąžinti arba kuriuos pradėta naudoti kitaip, dienas ir valandas.

(8) Oro vežėjas, kuris remiasi dekreto projekto 2 straipsnio 2 dalimi [t. y. šio sprendimo 5 konstatuojamosios dalies b punkte nurodyta taisykle], privalo informuoti ministrą, laiko tarpsnių koordinatorių ir, kai taikoma, oro vežėją-gavėją ir nurodyti atitinkamus laiko tarpsnius Schipholio oro uoste. Informuodamas ministrą oro vežėjas turi įrodyti, kad įvykdyti dekreto projekto [šio sprendimo 5 konstatuojamosios dalies c punktas] 2 straipsnio 5 dalyje nustatyti reikalavimai.

(9) Pagal dekreto projekto 3 straipsnio 1 dalį anksčiau paskirti laiko tarpsniai, kuriems taikoma dekreto projekto 2 straipsnio 2 dalis [aprašyta šio sprendimo 5 konstatuojamosios dalies b punkte], turi būti naudojami tik jungiamiesiems skrydžiams.

(10) Ministerijos dekreto projekto 3 straipsnio 2, 3 ir 4 dalyse numatytos šios nuostatos:

„2) Šio dekreto taikymo laikotarpiu oro vežėjas, turintis 1 dalyje nurodytų anksčiau paskirtų laiko tarpsnių, turi vykdyti bent tiek jungiamųjų skrydžių, kiek jų vykdė atitinkamu tvarkaraščių sudarymo laikotarpiu prieš gaudamas tuos laiko tarpsnius juos perdavus pagal 2 straipsnio 2 dalies a punktą arba prieš taikant šiems laiko tarpsniams 2 straipsnio 2 dalies b punktą, atsižvelgiant į konkretų atvejį, pridedant tiek jungiamųjų skrydžių, kiek yra tų laiko tarpsnių.

Nukrypstant nuo pirmos pastraipos ir 3 dalyje nustatytomis sąlygomis toks oro vežėjas gali sumažinti jungiamųjų skrydžių skaičių, jei sumažėja bendras jo turimų laiko tarpsnių skaičius.

3) Oro vežėjas, turintis 1 dalyje nurodytų anksčiau paskirtų laiko tarpsnių, nedarant poveikio tai daliai jokiu būdu negali sumažinti jungiamųjų skrydžių dalies tarp visų skrydžių, vykdomų naudojantis Schipholio oro uoste turimais laiko tarpsniais, palyginti su dalimi, buvusia iki tol, kol oro vežėjas gavo atitinkamus anksčiau paskirtus laiko tarpsnius, juos perdavus pagal 2 straipsnio 2 dalies a punktą arba prieš taikant šiems oro tarpsniams 2 straipsnio 2 dalies b punktą, atsižvelgiant į konkretų atvejį.

([11]) 1993 m. sausio 18 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpsnių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių (OL L 14, 1993 1 22, p. 1).

4) Kai laiko tarpsnius Schipholio oro uoste turi daugiau kaip viena bendrovė, priklausanti tam tikrai grupei, kurią sudaro

— patronuojančioji bendrovė ir visos jos patronuojamosios bendrovės arba

— visos tos pačios patronuojančiosios bendrovės patronuojamosios bendrovės,

taikant šio straipsnio 2 ir 3 dalis kiekviena tokia bendrovių grupė laikoma vienu oro vežėju."

(11) Pagal ministro dekreto projekto 2 straipsnio 3 ir 4 dalis jo 2 straipsnio 2 dalyje [šio sprendimo 5 konstatuojamosios dalies b punktas] nurodyta pirmenybė taikoma dviem laiko tarpsnių Lelistado oro uoste dalims, t. y. iki 10 000 laiko tarpsnių imtinai ir 10 001–25 000 laiko tarpsnių.

(12) Pagal dekreto 7 straipsnį jis įsigalioja Karaliaus sprendimu nustatytą dieną. Išimtis taikoma 2 straipsnio 4 daliai, kuri įsigalioja nuo tos dienos, kurią Europos Komisija šią konkrečią dalį pagal atskirą prašymą patvirtins pagal Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsnio 3 dalį ir paskelbs savo sprendimą *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

(13) Ministro įsakymo projekte sąvoka „jungiamieji skrydžiai" apibrėžta pagal kiekvieno skrydžio paskirties vietą. Taikomi šie kriterijai:

— bent 10 % visų skrydžių iš Schipholio oro uosto keleivių Schipholio oro uoste persėdo į kitą lėktuvą. Ši procentinė dalis skaičiuojama penkerių metų laikotarpiu iki klasifikacijos paskelbimo, su sąlyga, kad tris metus iki klasifikacijos paskelbimo buvo vykdoma daugiau kaip dešimt skrydžių per metus, arba

— paskirties vietos vietovėse, nurodytose „Aanwijzingsregeling risovluchten" 1 straipsnio 1 dalyje, kurioje paskelbti „riziką keliantys skrydžiai", dėl kurių reikia atlikti muitinį tikrinimą.

(14) Įsakymo projekto 1 priede išvardytos tuos kriterijus atitinkančios paskirties vietos.

(15) Vadovaujantis įsakymo projekto 1 straipsnio 3 dalimi, 1 priede nenurodyta paskirties vieta prašyme nurodytu laikotarpiu (ne ilgiau kaip 5 metus) bus laikoma jungiamųjų skrydžių paskirties vieta, jei oro transporto bendrovė *ex ante* gali įrodyti ministrui, kad prašyme nurodytą sezonų skaičių į paskirties vietą bus vykdoma ne mažiau kaip 10 % jungiamųjų skrydžių

(16) Pagal įsakymo projekto 1 straipsnio 4 dalį oro transporto bendrovė bet kuriuo atveju gali įvykdyti 3 dalyje nustatytą reikalavimą įrodydama, kad paskirties vieta aptarnaujama skrydžiais, kai ne mažiau kaip 10 % keleivių yra su persėdimu vykstantys keleiviai, skaičiuojant Europos Sąjungoje esančiame oro uoste per penkerius kalendorinius metus iki 3 dalyje nurodyto prašymo pateikimo.

(17) Paskirties vietos, laikomos jungiamųjų skrydžių paskirties vieta pagal 3 dalį, bus skelbiamos Vyriausybės oficialiajame leidinyje.

(18) Ministro įsakymo projekto 2 priede taip pat išvardytos paskirties vietos, į kurias vykdomi skrydžiai remiantis šiais kriterijais laikomi tiesioginiais:

— vidutiniškai mažiau kaip 10 % visų skrydžių iš Schipholio oro uosto keleivių Schipholio oro uoste persėda į kitą lėktuvą skaičiuojant penkerių metų laikotarpiu iki klasifikacijos paskelbimo;

— daugiau kaip dešimt skrydžių per metus tris metus iki klasifikacijos paskelbimo.

(19) Įsakymo projekto 3 straipsnyje nustatytos su persėdimu vykstančių keleivių procentinę dalį pagrindžiančių įrodymų vertinimo taisyklės, svarbios taikant įsakymą.

(20) Pagal 3 straipsnio 1 dalį visi duomenys, kuriuos galima patikrinti, susiję su jungiamųjų skrydžių ir jungiamųjų skrydžių paskirties vietų procentine dalimi, gali būti pateikiami ministrui, o į šiuos duomenis bus atsižvelgta priskiriant skrydį jungiamiesiems arba tiesioginiams skrydžiams.

(21) 3 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad bet kuriuo atveju vertinant 1 dalyje nurodytus duomenis keleiviai, atvykstantys į Schipholio oro uostą ir per 24 valandas nuo atvykimo išvykstantys į kitą paskirties vietą (ne į tą, iš kurios vykdytas ankstesnis skrydis), bus laikomi su persėdimu vykstančiais keleiviais.

2.2. **Nyderlandų institucijų nustatytas priemonės tikslas**

(22) Nyderlandų institucijų teigimu, EPT projekto tikslas – skirstant pajėgumus Schipholio oro uoste sudaryti geresnes sąlygas jungiamiesiems skrydžiams. Jei Schipholio oro uostas nebūtų žemyninių ir tarpžemyninių skrydžių centras, nebūtų galima aptarnauti plataus tarpžemyninių paskirties vietų tinklo. Dvi funkcijos, t. y. tarpžemyninių paskirties vietų aptarnavimas ir skrydžių Europos tinkle su persėdimu vykstantiems keleiviams vykdymas, yra neatskiriamos ir kartu sudaro Schipholio žemyninių ir tarpžemyninių skrydžių centro funkciją.

(23) Be šio tikslo reikia atsižvelgti į „Alders“ susitarimu Schipholio oro uoste nustatytą 500 000 skrydžių per metus iki 2020 m. pabaigos apribojimą. Šį susitarimą 2008 m. sudarė suinteresuotosios šalys (t. y. aviacijos pramonė, valdžios institucijos ir gyventojai). Juo siekiama užtikrinti pusiausvyrą tarp aviacijos sektoriaus plėtros bei pelningumo ir aplinkos apsaugos bei tvarumo.

(24) Schipholio oro uostui taikoma 500 000 skrydžių per metus riba jau buvo pasiekta 2018 m. Todėl Nyderlandų institucijos mano, kad Schipholio oro uoste turimus pajėgumus jungiamiesiems skrydžiams galima padidinti tik paskirstant oro eismą Schipholio ir Lelistado oro uostams, nes pastarasis gali priimti orlaivius, kuriems nereikia tokių sąlygų ir įrangos, kokia prieinama Schipholio oro uoste.

(25) Šiuo tikslu Lelistado oro uostas aptarnautų tiesioginius skrydžius, perkeltus iš Schipholio oro uosto, ir taip pagerintų pastarojo oro uosto jungiamųjų skrydžių funkciją.

(26) Pagal EPT projektą oro vežėjai nėra verčiami perkelti savo skrydžius iš Schipholio oro uosto, o veikiau yra skatinami perkelti tiesioginius skrydžius.

(27) Nyderlandų institucijų teigimu, priemonė, apie kurią pranešta, turi būti vertinama atsižvelgiant į tai, kad didžiųjų skrydžių centrų išlaikymas Sąjungoje yra labai svarbus ekonominiu ir strateginiu požiūriu. Nyderlandų institucijos nurodo, kad Schipholio oro uostas yra vienas didžiausių skrydžių centrų Sąjungos šiaurės vakarų dalyje ir pagrindinis Nyderlandų ekonomikos ir susisiekimo ramstis. 2017 m. į Schipholio oro uostą atvyko arba iš jo išvyko 48,6 mln. keleivių iš Europos miestų, o 31 % šių keleivių Schipholio oro uoste persėdo į kitą lėktuvą. Be to, į Schipholio oro uostą atvyko arba iš jo išvyko 19,7 mln. ne Europos keleivių. Apie 60 % šių keleivių buvo su persėdimu vykstantys keleiviai. Nyderlandų institucijos atkreipia dėmesį į tai, kad Europos Komisija savo išorės politikoje aviacijos srityje pripažino didžiųjų skrydžių centrų buvimo ES teritorijoje svarbą ([12]).

(28) Nyderlandų institucijos mano, kad Europos maršrutų tinklas iš Schipholio oro uosto, aptarnaujantis žemynines ir tarpžemynines paskirties vietas, yra būtinas norint išlaikyti ir plėtoti šį stiprų ES skrydžių centrą. Manoma, kad Schipholio oro uosto atliekama skrydžių centro funkcija yra esminis viešasis interesas, kurį būtina užtikrinti ir stiprinti ([13]). Taip elgtis svarbu atsižvelgiant į tai, kad skrydžių centras yra pažeidžiamas dėl žemyninių ir tarpžemyninių maršrutų tinklo nuosmukio.

(29) Nyderlandų institucijų teigimu, šis pažeidžiamumas konkrečiau susijęs su tuo, kad vertinant pagal Nyderlanduose gyvenančius keleivius tarpžemyninių ir jungiamųjų skrydžių šalies rinka yra maža. Antra, oro vežėjams, vykdantiems tarpžemyninius ir jungiamuosius skrydžius, kuriems tam tikromis situacijomis, pvz., riziką keliančių skrydžių metu, kitame Nyderlanduose esančiame oro uoste nėra tinkamos alternatyvos, reikalinga specializuota infrastruktūra. Trečia, Nyderlandų institucijos teigia, kad, jei oro uostas prarastų skrydžių centro funkciją, tai ilgą laiką turėtų neigiamos įtakos keleivių vietų skaičiui ir skrydžių dažnumui.

(30) Nyderlandų institucijos taip pat nurodo išsamų priemonių rinkinį, priimtą siekiant įgyvendinti vadinamąjį „darnųjį metodą“, nustatytą Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 598/2014 ([14]). Kaip aiškina Nyderlandų institucijos, šios priemonės įtrauktos į pirmiau minėtą 2008 m. „Alders“ susitarimą ir buvo dar kartą patvirtintos Baltojoje knygoje dėl Nyderlandų aviacijos (2009 m.), Schipholio oro uosto veiksmų darbotvarkėje (2016 m.) ir Koalicijos susitarime (2017 m.).

(31) Kaip minėta pirmiau, Schipholio oro uoste nustatyta 500 000 orlaivių skrydžių riba jau buvo pasiekta 2018 m. Be to, Nyderlandų institucijos nurodo, kad Eindhoveno oro uosto turimi pajėgumai buvo greitai sunaudoti papildomų skrydžių, neperkeltų iš Schipholio oro uosto. Oro vežėjai, persikeliantys į Eindhoveno oro uostą, nebuvo pakankamai skatinami savo iniciatyva grąžinti laiko tarpsnių koordinatoriui savo laiko tarpsnius Schipholio oro uoste.

([12]) „Pasirengimas spręsti būsimus ES išorės politikos aviacijos srityje uždavinius“, 2012 m. rugsėjo 27 d. COM (2012) 556 *final*.
([13]) Schipholio oro uosto veiksmų darbotvarkė (2016 m.).
([14]) 2014 m. balandžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 598/2014, kuriuo pagal darnųjį metodą nustatomos su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų taikymo Sąjungos oro uostuose taisyklės ir procedūros ir panaikinama Direktyva 2002/30/EB (OL L 173, 2014 6 12, p. 65).

(32) Atsižvelgdamos į šias aplinkybes, Nyderlandų institucijos mano, kad būtina toliau plėtoti ir įgyvendinti priemonių rinkinį. Šį įgyvendinimą sudaro įvairūs elementai, t. y.: a) ilgalaikė oro transporto vizija; b) saugos priemonės; c) oro erdvės priemonės; d) veiklos priemonės; e) oro transporto keliamo triukšmo mažinimo priemonės; f) tvarumo priemonės ir g) selektyvumo priemonės.

(33) EPT yra platesnio Lelistado oro uosto plėtros plano numatant didžiausią pajėgumą – 45 000 orlaivių skrydžių per metus – dalis. Šis pajėgumas bus pasiektas dviem etapais: pirmasis etapas – 25 000 skrydžių per metus; šį skaičių ketinama pasiekti apie 2033 m. 2020 m. atidarius Lelistado oro uostą jame galės būti aptarnaujama ne daugiau kaip 4 000 pakilimų ir nusileidimų per metus. Numatoma, kad 2021 m. šis skaičius padidės iki ne daugiau kaip 7 000, o 2022 m. – iki ne daugiau kaip 10 000. Antrajame etape bus leidžiama vykdyti plėtrą iki 45 000 skrydžių per metus; šis skaičius bus pasiektas iki 2043 m.

2.3. **Nyderlandų institucijų pastabos dėl EPT projekto suderinamumo su Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsniu ir Laiko tarpsnių reglamentu**

(34) Nyderlandų institucijos mano, kad Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsnyje nustatyti reikalavimai įvykdyti.

(35) Nyderlandų institucijos 2019 m. sausio 16 d.–vasario 6 d. vykdė konsultaciją internetu dėl EPT projekto. Taip pat buvo viešai paskelbtas aiškinamasis memorandumas ir atitinkamų tyrimų rezultatai, kad su jais galėtų susipažinti suinteresuotosios šalys. Pagrindiniai konsultacijos metu iškelti klausimai dėl EPT projekto: a) taisyklių proporcingumas atsižvelgiant į ribotus Lelistado oro uosto pajėgumus, dėl kurių ribojamos oro vežėjų galimybės rinkoje; b) galimas taisyklių diskriminacinis poveikis dėl oro eismo rūšies ir oro vežėjų tapatybės; c) rinkos jėgų pasiskirstymas.

(36) Nyderlandų institucijos pažymi, kad po konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis buvo pataisytos kelios EPT projekto dalys: a) įtvirtinta nuostata, skirta užkirsti kelią piktnaudžiavimui taisyklėmis, siekiant užtikrinti, kad būtų pasiektas tikslas pagerinti tarptautinio susisiekimo galimybes; b) speciali tvarka, taikoma „riziką keliantiems skrydžiams“, t. y. skrydžiams iš tam tikrų paskirties vietų, dėl kurių atvykus į Nyderlandus reikia atlikti visapusišką muitinį tikrinimą, todėl šie skrydžiai turi būti aptarnaujami Schipholio oro uoste; ir c) paaiškinimai dėl informacijos, reikalingos naujos paskirties vietos jungiamųjų skrydžių daliai pagrįsti.

(37) Dėl pasiekiamumo ir infrastruktūros Nyderlandų valdžios institucijos mano, kad abu oro uostai aptarnauja Amsterdamo ir Randstado aglomeraciją, o atstumas tarp dviejų oro uostų – 57 km A6 greitkeliu; šį atstumą galima nuvažiuoti per 90 minučių. Abu oro uostus taip pat sieja viešasis transportas. Kelionės traukiniu tarp Lelistado centrinės stoties ir Amsterdamo centrinės stoties trukmė – 38 minutės, o kelionės traukiniu tarp Lelistado centrinės stoties ir Schipholio oro uosto trukmė – 42 minutės. Kelionė autobusu iš Lelistado centrinės stoties į Lelistado oro uostą trunka 15 minučių. Atidarius Lelistado oro uostą bus pradėta teikti švytuoklinio maršruto autobuso tarp Lelistado centrinės stoties ir Lelistado oro uosto paslauga. Kelionės trukmė bus 10 minučių. Priklausomai nuo oro uosto skrydžių tvarkaraščių švytuoklinio maršruto autobusas važiuos kas 30 minučių. Be to, jau buvo nuspręsta praplatinti dviejų juostų A6 greitkelį iki Lelistado oro uosto iki trijų juostų ir iki 2021 m. įrengti išvažiavimą į oro uostą.

(38) Nyderlandų institucijos nurodo, kad Lelistado oro uoste teikiamos būtinos paslaugos, o jis yra tinkamas aptarnauti ICAO ir (arba) EASA CAT C skrydžius ([15]). Be to, yra keturios stovėjimo vietos. LVNL užtikrins oro eismo kontrolę. Oro uoste bus teikiamos antžeminės paslaugos ir keleivių aptarnavimo paslaugos. Oro uostas nebus atidarytas naktiniams skrydžiams, taip pat jame nenumatyta įrengti jokių įrenginių krovininiams skrydžiams ir tarpžemyniniams skrydžiams plataus korpuso orlaiviais.

(39) Nyderlandų institucijos mano, kad EPT projektu nepagrįstai nekliudoma komercinėms galimybėms, nes, visų pirma, oro vežėjai nėra įpareigoti perkelti savo skrydžius iš Schipholio oro uosto į Lelistado oro uostą. Be to, Lelistado oro uoste gali būti aptarnaujamos visos paskirties vietos, o dėl tvarkaraščio 6.00–23.00 val. (vietos laiku) galima lanksčiai išnaudoti visą laikotarpį.

([15]) Kadangi kilimo ir tūpimo takas bus 45 m pločio, oro uostas bus tinkamas specialiems orlaiviams, pvz., „Boeing 737“ ir „Airbus A320“ bei „Airbus A321“.

(40) Nyderlandų institucijų teigimu, EPT projekte numatyta galimybė oro vežėjams sudaryti naujus maršrutus. Kai oro vežėjas galės įrodyti, kad iš Schipholio oro uosto jis vykdys skrydžius į naują paskirties vietą, kai bent 10 % keleivių yra su persėdimu vykstantys keleiviai, tokia paskirties vieta bus laikoma įtraukta į jungiamųjų skrydžių paskirties vietų sąrašą.

(41) Nyderlandų institucijos pateikė konsultuojančios įmonės „Seo Amsterdam Economics“ atlikto tyrimo rezultatus. Šiuo tyrimu siekiama padėti Nyderlandų institucijoms nustatyti tinkamiausią ribą, kuriai esant skrydis laikomas jungiamuoju skrydžiu, kad būtų pasiekta pusiausvyra tarp tikslo sumažinti poveikį rinkai ir padidinti taisyklės veiksmingumą. Analizė apima bendrą paskirties vietų ir orlaivių skrydžių, kiekvienos Schipholio oro uoste šiuo metu veikiančios oro transporto bendrovės skrydžių ir maršrutų, kuriems taisyklės turi įtakos, skaičių. Tyrime vertinamas skirtingų ribų poveikis siekiant priemonės tikslo ir įvairių oro vežėjų galimybei naudotis šia priemone siekiant gauti pirmenybės teisę Lelistado oro uoste.

(42) Kalbant apie naujus rinkos dalyvius, Laiko tarpsnių reglamente nustatyti kriterijai bus taikomi nuo tada, kai Lelistado oro uostas bus atidarytas komerciniams skrydžiams, ir nuo tada Lelistado oro uostas bus laikomas koordinuojamu oro uostu. Nepažeidžiant šių kriterijų EPT projekte nustatyta, kad paskirstant laiko tarpsnius Lelistado oro uoste pirmenybė teikiama oro vežėjams, pasinaudojusiems dekreto 2 straipsnio 2 dalyje numatyta galimybe.

(43) EPT projekte nėra jokios tiesioginės ar netiesioginės oro vežėjų diskriminacijos dėl pilietybės ir tapatybės arba paskirties vietų. EPT projektas grindžiamas objektyviais kriterijais, o visi tam tikrą paskirties vietą aptarnaujantys oro vežėjai vertinami vienodai ir nediskriminuojami. Pagal EPT projektą oro vežėjai nėra įpareigoti perkelti skrydžius iš Schipholio į Lelistado oro uostą.

(44) Nyderlandų institucijos nurodo, kad skirtumas tarp paskirties vietų savaime nereiškia jokios diskriminacijos. Skirtumą galima objektyviai pagrįsti remiantis teisėtais tikslais užtikrinti tinklo kokybę ir skatinti Schipholio oro uosto, kaip skrydžių centro, funkcijas.

(45) Nyderlandų institucijos mano, kad EPT projektas atitinka proporcingumo principą. Lelistado oro uostą atidarius komerciniams skrydžiams jis bus laikomas koordinuojamu oro uostu, o EPT nustatyta pirmenybė bus taikoma pritaikius Laiko tarpsnių reglamente nustatytus pirmenybės kriterijus. Kai Lelistado oro uoste bus pasiektas 10 000 skrydžių per metus lygis, bus atliktas EPT vertinimas jų poveikiui nustatyti. Pirmenybės taisyklė kitai daliai, kurią sudaro 15 000 skrydžių (taigi, pirmenybės taisyklė būtų taikoma iš viso 25 000 skrydžių per metus), būtų taikoma tik tuo atveju, jei tokį taikymo išplėtimą patvirtina Komisija.

(46) Nyderlandų institucijų nuomone, taisyklėse, apie kurias pranešta, numatytos apsaugos priemonės, kuriomis užtikrinama, kad EPT ateityje pasiektų savo tikslus.

(47) Nyderlandų institucijų nuomone, šia priemone neviršijama to, kas būtina nustatytam tikslui pasiekti, nes taisyklė taikoma tik Schipholio oro uosto pajėgumams, gautiems taikant šią priemonę, o ne jokiems kitiems Schipholio oro uosto naujai ir (arba) neseniai gautiems pajėgumams.

(48) Nyderlandų institucijų teigimu, EPT projekto skaidrumas užtikrinamas pasirinkta teisine forma, t. y. ministerijos dekretu ir Infrastruktūros ir vandens ūkio ministro įsakymu.

(49) Galiausiai Nyderlandų institucijos daro išvadą, kad EPT projektas nėra nesuderinamas su Reglamentu (EEB) Nr. 95/93 ir Reglamentu (EB) Nr. 1008/2008. Būtų visapusiškai laikomasi Laiko tarpsnių reglamento. Tai, kad EPT gali turėti įtakos laiko tarpsnių naudojimo būdui, yra akivaizdu iš ankstesnių Komisijos sprendimų.

3. **SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ KOMISIJAI PATEIKTOS PASTABOS**

(50) Paskelbus numatytų pakeitimų santrauką *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*, Komisija gavo 10 piliečių, 5 oro vežėjų ir 1 oro uosto, kaip suinteresuotųjų šalių, pastabas. Dauguma suinteresuotųjų šalių pageidavo išsaugoti anonimiškumą.

(51) Dauguma suinteresuotųjų šalių teigė, kad priemonė yra diskriminacinė: EPT projektas grindžiamas esminiu „jungiamųjų skrydžių“ ir „tiesioginių skrydžių“ atskyrimu. 10 % su persėdimu vykstančių keleivių riba nepagrįsta objektyviais kriterijais, o ją taikant atsižvelgiama tik į oro uosto pateiktą informaciją apie su persėdimu vykstančius keleivius. Suinteresuotosios šalys nurodė, kad sudėtinga pateikti duomenis, pagrindžiančius su persėdimu vykstančių keleivių procentinę dalį, ir tai, kad Nyderlandų valdžios institucijos nepateikė kriterijų, kaip įrodyti tą procentinę dalį, o dėl to priemonė negali būti taikoma.

(52) Be to, suinteresuotosios šalys teigia, kad EPT projektas turi diskriminacinį poveikį dėl oro vežėjų, nes dėl paskirties vietų atskyrimo EPT projektas bus naudingas tik „KLM Group“ ([16]), „SkyTeam Airline“ aljansui ([17]) ir bendrojo kodo partneriams. Apibrėžtis „jungiamasis skrydis“ atitinka beveik 86 % „KLM Group“ paskirties vietų. Nustačius šias taisykles bus ribojamos kai kurių verslo modelių, pvz., mažų sąnaudų ir atostogų modelio, verslo augimo galimybės. Todėl suinteresuotosios šalys mano, kad EPT projektas neatitinka objektyvumo ir proporcingumo principų, o juo viršijama tai, kas būtina teisėtam tikslui pasiekti.

(53) Suinteresuotosios šalys taip pat teigia, kad EPT projektas turi diskriminacinį poveikį dėl paskirties vietų, nes pagal jį *de facto* taikomos lengvatos „KLM Group“ paskirties vietoms; šios paskirties vietos iš Schipholio oro uosto ir Lelistado oro uosto galės būti plečiamos. Tačiau, kadangi beveik 86 % ([18]) „KLM Group“ paskirties vietų yra laikomos „jungiamaisiais skrydžiais“, „KLM Group“ galės toliau plėsti veiklą šiais maršrutais ir pradėti vykdyti skrydžius naujais maršrutais. Be to, dėl EPT projekto faktiškai susiklostys padėtis, kuriai esant oro vežėjai turės konkuruoti su „KLM Group“ ir (arba) „SkyTeam“ dėl tų paskirties vietų, kuriose „KLM Group“ ir (arba) „SkyTeam“ padėtis yra stipriausia dėl šalutinio eismo srauto Schipholio oro uoste.

(54) Suinteresuotosios šalys taip pat mano, kad Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsnyje nustatytos sąlygos neįvykdytos. Oro uostais, kuriems taikomas EPT projektas, nėra aptarnaujama ta pati aglomeracija, nes, suinteresuotųjų šalių nuomone: „i) tarp Amsterdamo ir Lelistado yra didelių atvirų žemės ūkio paskirties ir gamtinių teritorijų („Natura 2000“), todėl ši teritorija nėra ištisinė užstatyta zona; ii) Lelistadas, kuris turi beveik 80 000 gyventojų, yra per didelis miestas, kad būtų aglomeracijos dalis“. Administraciniu lygmeniu abiejuose miestuose ta pati valdžia veikia tik nacionaliniu lygmeniu.

(55) Be to, teigiama, kad šiuo metu Lelistado oro uostas neatitinka reikalavimų dėl tinkamos transporto infrastruktūros ir viešojo transporto paslaugų, konkrečiai tam tikru paros laiku (6.00 ir 23.00 val.), kai neužtikrinamas susisiekimas viešuoju transportu. Be to, piko valandomis kelionė iš vieno oro uosto į kitą trunka daugiau kaip 90 minučių. Dėl skrydžių Lelistado oro uoste skaičiaus apribojimo (2020 m. – 4 000 skrydžių) ir dėl to, kad oro uostu negali naudotis oro vežėjai, kurių specializacija yra tiesioginiai skrydžiai ir kurie šiuo metu neturi laiko tarpsnių Schipholio oro uoste, kliudoma šių oro vežėjų komercinėms galimybėms.

(56) Kai kurios suinteresuotosios šalys teigia, kad EPT projektas prieštarauja Laiko tarpsnių reglamento nuostatoms, nes pagal šį reglamentą priimant vietos taisykles leidžiama tik suteikti pirmenybę paskirstant laiko tarpsnius, o EPT negalima nustatyti pirmenybės. Be to, pagal Laiko tarpsnių reglamentą laiko tarpsnių neleidžiama sieti su paskirties vietomis.

(57) Dauguma suinteresuotųjų šalių nurodo triukšmo poveikį, kurį lems tolesnė Lelistado oro uosto plėtra, nes visa Nyderlandų oro erdvė yra naudojama, taip pat dėl to, jog reikia išvengti, kad skrydžiai iš vieno oro uosto nekliudytų skrydžiams iš kito oro uosto. Suinteresuotosios šalys teigia, kad tokia padėtis susiklostė dėl Nyderlandų institucijų delsimo iš naujo klasifikuoti oro erdvę. Todėl skrydžiai į Lelistado oro uostą ribojami, tačiau jie vis tiek turi būti vykdomi, todėl triukšmo lygiai didėja. Be to, remiantis Aplinkos apsaugos ir infrastruktūros tarybos pranešimu abejojama dėl Schipholio oro uosto skrydžių centro funkcijos ekonominės svarbos.

(58) Be to, suinteresuotosios šalys nurodo didelių orlaivių poveikį saugomoms teritorijoms (laukinėms floros ir faunos rūšims, ypač paukščiams) ir Nyderlandų institucijų atsakomybę vengti priemonių, dėl kurių bloginamos natūralių buveinių sąlygos.

([16]) „KLM Group“ apima visiškai priklausančias patronuojamąsias bendroves „Transavia“ ir „Martinair“. 2004 m. „KLM“ susijungė su „Air France“.

([17]) „SkyTeam“ yra oro vežėjų aljansas, kuriam šiuo metu priklauso 20 narių. Jo narės vykdo skrydžius į 1 074 paskirties vietas visame pasaulyje.

([18]) „KLM Group“ Schipholio oro uoste turi daugiau kaip 55 % visų metinių laiko tarpsnių. „Airport Coordination Netherlands“ (laiko tarpsnių koordinatoriaus) pateikiami duomenys.

(59) Dauguma suinteresuotųjų šalių mano, kad EPT projektas turi didelį poveikį aplinkos tvarumo srityje. Remdamosi 2014 m. atliktu poveikio aplinkai vertinimu (PAV) Nyderlandų valdžios institucijos suteikė leidimą statyti ir eksploatuoti Lelistado oro uostą. Tačiau tam tikri duomenys, reikalingi galimam poveikiui nustatyti, buvo neteisingi (pvz., orlaivio tipas ir susiję triukšmo lygiai).

(60) Komisija iš suinteresuotųjų šalių negavo jokių pastabų, kuriose būtų pritariama EPT projektui.

4. REGLAMENTO (EB) Nr. 1008/2008 19 STRAIPSNYJE NUSTATYTOS SĄLYGOS

(61) Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad naudojimąsi skrydžių teisėmis riboja paskelbtos Sąjungos, nacionalinės, regioninės arba vietos veiklos taisyklės, susijusios su sauga, saugumu, aplinkos apsauga ir laiko tarpsnių paskirstymu.

(62) 19 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad valstybė narė, pasitarusi su suinteresuotomis šalimis, nediskriminuodama dėl paskirties vietovių Sąjungoje, pilietybės arba oro vežėjo tapatybės, gali reglamentuoti oro eismo paskirstymą tarp oro uostų, jei laikomasi šių sąlygų:

a) oro uostas aptarnauja tą patį miestą ar aglomeraciją;

b) oro uostus aptarnauja adekvati transporto infrastruktūra, sudaranti sąlygas, jei įmanoma, atvykti į oro uostą tiesioginiu reisu per 90 minučių, prireikus kertant valstybės sieną;

c) dažnos, patikimos ir veiksmingos viešojo transporto susisiekimo paslaugos sieja oro uostus vieną su kitu ir su jų aptarnaujamu miestu ar aglomeracija; ir

d) oro uostai teikia būtinas paslaugas oro vežėjams ir nepagrįstai nekliudo jų komercinėms galimybėms.

(63) Paskirstant oro eismą tarp atitinkamų oro uostų atsižvelgiama į proporcingumo ir skaidrumo principus ir remiamasi objektyviais kriterijais.

(64) Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsnio 3 dalyje numatyta, kad atitinkama valstybė narė Komisijai praneša apie ketinimą reguliuoti oro eismo paskirstymą arba keisti esamą oro eismo paskirstymo taisyklę. Šioje dalyje taip pat numatyta, kad Komisija, gavusi minėtą prašymą, per šešis mėnesius nuo informacijos iš valstybės narės gavimo išnagrinėja, kaip taikomos šio straipsnio 1 ir 2 dalys ir, pasikonsultavusi su reglamento 25 straipsnyje nurodytu komitetu, nusprendžia, ar valstybė narė gali taikyti priemones. Pagal tą pačią nuostatą Komisija savo sprendimą paskelbia *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ir priemonės netaikomos tol, kol nepaskelbiamas Komisijos patvirtinimas.

5. KOMISIJOS VERTINIMAS

5.1. Procedūrinis reikalavimas: konsultavimasis su suinteresuotosiomis šalimis

(65) Pagal Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsnio 2 dalį norint priimti sprendimą dėl oro eismo paskirstymo oro uostams reikia iš anksto pasitarti su suinteresuotosiomis šalimis. Nyderlandų institucijos paskelbė EPT projektą ir suteikė suinteresuotosioms šalims, įskaitant susijusius oro vežėjus ir oro uostus, galimybę 2019 m. sausio 16 d.–vasario 6 d. laikotarpiu pareikšti savo nuomonę. Paskesniais teksto projekto pakeitimais, priimtais siekiant apie jį pranešti Komisijai, tik atsižvelgiama į tam tikras suinteresuotųjų šalių iškeltas problemas.

(66) Tai reiškia, kad Nyderlandų institucijos įvykdė reikalavimą iš anksto pasitarti su suinteresuotosiomis šalimis.

5.2. Esminiai reikalavimai

5.2.1. *Schipholio ir Lelistado oro uostų atitiktis oro eismo paskirstymo reikalavimams pagal Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsnio 2 dalį*

(67) Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsnio 2 dalies pirmoje pastraipoje nustatyti keli oro uostų grupei taikomi reikalavimai dėl galimybės paskirstyti oro eismą.

(68) Dėl Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos a punkto Nyderlandų institucijos nurodė, kad oro uostai aptarnauja Randstado aglomeraciją. Pagal šio reglamento 2 straipsnio 22 dalį aglomeracija – miesto vietovė, sudaryta iš miestų arba miestelių, kurie, daugėjant gyventojų arba tiems miestams ir miesteliams plečiantis, fiziškai susiliejo, sudarydami ištisinę užstatytą zoną. Randstado aglomeracija yra centrinėje-vakarinėje Nyderlandų dalyje, o ją visų pirma sudaro keturi didžiausi Nyderlandų miestai (Amsterdamas, Roterdamas, Haga ir Utrechtas) ir šalia jų esančios teritorijos. Ji laikoma aglomeracija, kaip tai suprantama pagal pirmiau nurodytą apibrėžtį, ir ją aptarnauja du oro uostai. Tai, kad tarp užstatytos zonos ir Lelistado oro uosto yra tam tikrų žemės ūkio paskirties plotų, neturi reikšmės vertinant, ar įvykdytas Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos a punkte nustatytas reikalavimas.

(69) Dėl reglamento 19 straipsnio 2 dalies b punkto pirmos pastraipos Komisija pažymi, kad oro uostus aptarnauja adekvati transporto infrastruktūra, sudaranti sąlygas, jei įmanoma, atvykti į oro uostą tiesioginiu reisu per 90 minučių, prireikus kertant valstybės sieną. Ir Schipholio oro uostą, ir Lelistado oro uostą iš visų keturių aglomeracijos miestų galima pasiekti keliais, kurie iš esmės eina per greitkelius. Nyderlandų institucijų teigimu, kelionės iš visų keturių aglomeracijos miestų trukmė neviršija 90 minučių. Dėl aglomeracijos dydžio, priklausomai nuo pradinės keliautojo buvimo vietos, atvykti į vieną oro uostą gali būti patogiau negu į kitą. Tačiau ši aplinkybė nereiškia, kad nesilaikoma Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsnio 2 dalies b punkto. Be to, nors tam tikromis eismo sąlygomis per 90 minučių atvykti į vieną ar kitą oro uostą gali būti neįmanoma, šiomis aplinkybėmis toks neapibrėžtumas neišvengiamas, o dėl jo neužkertamas kelias laikyti įvykdytu toje nuostatoje įtvirtintą reikalavimą, t. y. kad toks susisiekimas būtų užtikrinamas „jei įmanoma“ ([19]).

(70) Be to, susisiekimas su Schipholio oro uostu užtikrinamas geležinkeliu. Tas pats taikoma ir Lelistado stočiai; per pagrįstą laikotarpį nuo šios stoties iki Lelistado oro uosto pradės važiuoti švytuoklinio maršruto autobusas (žr. paskesnę šio sprendimo konstatuojamąją dalį). Pavyzdžiui, Nyderlandų institucijos nurodo, kad kelionės traukiniu tarp Lelistado centrinės stoties bei Amsterdamo centrinės stoties ir Lelistado centrinės stoties bei Schipholio oro uosto trukmė yra atitinkamai 42 ir 38 minutės, o kelionė autobusu tarp Lelistado centrinės stoties ir Lelistado oro uosto truks 10 minučių.

(71) Galima daryti išvadą, kad Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos b punkte nustatyti reikalavimai yra įvykdyti.

(72) Pagal Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos c punktą reikalaujama, kad atitinkamus oro uostus vieną su kitu ir su Amsterdamu bei jo aglomeracija sietų dažnos, patikimos ir veiksmingos viešojo transporto susisiekimo paslaugos. Dėl esamų geležinkelio jungčių keleiviai į Schipholio oro uostą ir Lelistado centrinę stotį gali atvykti naudodamiesi patikimomis dažnai važiuojančių traukinių paslaugomis. Todėl kalbant apie Lelistado oro uostą tai, ar pirmiau nurodytas reikalavimas įvykdytas, priklauso tik nuo to, ar bus pradėta teikti tinkama autobusų, važiuojančių tarp Lelistado centrinės stoties ir Lelistado oro uosto, paslauga. Nyderlandų institucijų teigimu, atidarius Lelistado oro uostą komerciniams skrydžiams ši paslauga jau bus teikiama, o autobusai į oro uostą ir iš jo važinės kas 30 minučių. Todėl 19 straipsnio 2 dalies c punkte nustatytas reikalavimas turi būti laikomas įvykdytu.

(73) Pagal Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos d punktą oro uostai teikia būtinas paslaugas oro vežėjams. Visų pirma, Lelistado oro uostas yra tinkamas aptarnauti ICAO ir (arba) EASA CAT C oro eismą, įskaitant orlaivius „Boeing 737“ ir „Airbus A320“ bei „Airbus 321“. Oro uoste skrydžiai bus vykdomi 6.00–23.00 val. Oro uoste bus teikiamos antžeminės paslaugos ir keleivių aptarnavimo paslaugos, kaip įprasta tokiuose oro uostuose.

([19]) Be to, Nyderlandų institucijos jau nusprendė praplatinti dviejų juostų A6 greitkelį iki Lelistado oro uosto iki trijų juostų ir iki 2021 m. įrengti išvažiavimą į oro uostą, todėl jį pasiekti bus dar paprasčiau.

(74) Pagal EPT projektą nepagrįstai nekliudoma oro vežėjų komercinėms galimybėms, kaip nustatyta Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos d punkte. Be 73 konstatuojamojoje dalyje nurodytų aplinkybių Komisija pažymi, kad bet koks skrydžių perkėlimas į Lelistado oro uostą yra savanoriškas, nes EPT nenustatyta jokio įpareigojimo šiuo klausimu. Laiko tarpsnius Schipholio oro uoste, kurių buvo atsisakyta, tas pats oro vežėjas arba oro vežėjų grupė gali toliau naudoti skrydžiui iš to oro uosto į jungiamojo skrydžio paskirties vietą, arba tuos laiko tarpsnius gali naudoti kitas vežėjas, jei jie grąžinami į laiko tarpsnių fondą. Negalima vertinti, kad dėl aplinkybės, jog Lelistado oro uoste teikiama pirmenybė konkretiems iš Schipholio oro uosto perkeltiems skrydžiams, nepagrįstai kliudoma oro vežėjų, kurie ketina naudotis Lelistado oro uostu neperkėlę skrydžių, komercinėms galimybėms. Šis apribojimas susijęs su dabartinio EPT projekto, kuriuo siekiama sumažinti pajėgumo suvaržymus Schipholio oro uoste savanoriškai perkeliant skrydžius į Lelistado oro uostą, pobūdžiu ([20]). Klausimas, ar ši padėtis visų pirma suderinama su proporcingumo principu, nagrinėjamas toliau [žr. šio sprendimo 5.2.2 skirsnį].

5.2.2. *Proporcingumas, skaidrumas, objektyvūs kriterijai ir nediskriminavimas*

5.2.2.1. Pirminės pastabos

(75) Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsnio 2 dalyje nustatyti reikalavimai dėl proporcingumo, skaidrumo, objektyvaus taikomų kriterijų pobūdžio ir nediskriminavimo reiškia, kad oro eismą oro uostams galima paskirstyti tik remiantis teisėtais tikslais, tačiau valstybėms narėms nėra nustatyta jokio konkretesnio tikslo.

(76) Atsižvelgiant į dekreto projekto 7 straipsnyje nustatytas sąlygas šiuo sprendimu oro eismas paskirstomas tik dėl 10 000 pirmenybinių laiko tarpsnių Lelistado oro uoste pagal dekreto projekto 2 straipsnio 2 ir 3 dalis.

(77) Tikslas, kuriuo Nyderlandų institucijos grindžia savo planuojamą priemonę – stiprinti Schipholio oro uosto, kaip vieno pagrindinių skrydžių centrų Sąjungoje, vaidmenį esant aplinkybėms, kai tas oro uostas pasiekė 500 000 skrydžių per metus pajėgumų ribą, kuri buvo nustatyta „Alders“ susitarimu [žr. šio sprendimo 24 konstatuojamąją dalį]. Tai yra vienas iš tikslų, kurių teisėtai galima siekti pagal Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsnį. Ankstesniuose savo sprendimuose, priimtuose pagal Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2408/92 ([21]) 8 straipsnio 1 dalį, pvz., Komisijos sprendimuose Nr. 95/259/EB ([22]), Nr. 98/710/EB ([23]) ir Nr. 2001/163/EB ([24]), taip pat Komisijos komunikate „Pasirengimas spręsti būsimus ES išorės politikos aviacijos srityje uždavinius“ ([25]), Komisija pripažino aktyvios oro uostų planavimo politikos teisėtumą, jei ši politika atitinka bendruosius ES teisės principus. Nustatant tokią planavimo politiką galima atsižvelgti į daug įvairių veiksnių, kuriems kompetentingos institucijos teikia pirmenybę. Skirtinguose oro uostuose taip pat gali skirtis konkrečios priemonės, kurių reikia imtis siekiant įgyvendinti oro uosto planavimo politiką. Valstybė narė teisėtai gali norėti skatinti vieno jos teritorijoje esančio oro uosto plėtrą kitų jos teritorijoje esančių oro uostų sąskaita. Tokiu atveju vien galimybės naudotis tais kitais oro uostais apribojimo nustatymas gali būti laikomas pagrįsta priemone šiam tikslui pasiekti. Tačiau nustatant konkrečias taisykles, kuriomis siekiama šio teisėto tikslo, turi būti laikomasi Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsnio 2 dalyje nustatytų proporcingumo, skaidrumo ir nediskriminavimo principų.

([20]) Dėl panašios situacijos žr. 1995 m. kovo 14 d. Komisijos sprendimą 95/259/EB dėl procedūros pagal Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2408/92 (Byla VII/AMA/9/94 – Prancūzijos oro eismo paskirstymo Paryžiaus oro uostų sistemoje taisyklės) (OL L 162, 1995 7 13, p. 25), VI skirsnis.

([21]) 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus (OL L 240, 1992 8 24, p. 8).

([22]) Žr. 20 išnašą.

([23]) 1998 m. rugsėjo 16 d. Komisijos sprendimo 98/710/EB dėl procedūros pagal Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2408/92 (Byla VII/AMA/11/98 – Italijos oro eismo paskirstymo Milano oro uostų sistemoje taisyklės), OL L 337, 1998 12 12, p. 42, 45 konstatuojamoji dalis.

([24]) 2000 m. gruodžio 21 d. Komisijos sprendimo 2001/163/EB dėl procedūros pagal Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2408/92 (Byla TREN/AMA/12/00 – Italijos oro eismo paskirstymo Milano oro uostų sistemoje taisyklės), OL L 58, 2001 2 28, p. 29, 45 konstatuojamoji dalis.

([25]) „Pasirengimas spręsti būsimus ES išorės politikos aviacijos srityje uždavinius“, 2012 m. rugsėjo 27 d. COM (2012) 556 *final*.

5.2.2.2. Proporcingumas, skaidrumas ir objektyvūs kriterijai

(78) Nyderlandų institucijų pateiktomis taisyklėmis siekiama sudaryti galimybes tam tikrus skrydžius Schipholio oro uoste pakeisti kitais skrydžiais, kurie geriau tinka siekiant plėtoti Schipholio oro uostą kaip skrydžių centrą. Šiuo tikslu taisyklėse skiriami „jungiamieji skrydžiai“ ir „tiesioginiai skrydžiai“. Pagal EPT projektą paskirties vieta laikoma „jungiamojo skrydžio“ paskirties vieta, jei vidutiniškai bent 10 % į tą paskirties vietą iš Schipholio oro uosto skrendančių keleivių prieš tai nusileido Schipholio oro uoste ataskaitiniais penkerių metų laikotarpiais, su sąlyga, kad trejus metus iki klasifikacijos paskelbimo buvo vykdoma daugiau kaip dešimt skrydžių per metus.

(79) Priešingai „tiesioginiai skrydžiai“ – tai skrydžiai iš Schipholio oro uosto į paskirties vietą, kai vidutiniškai mažiau kaip 10 % keleivių persėda į kitą lėktuvą, skaičiuojant nurodytu penkerių kalendorių metų laikotarpiu, su sąlyga, kad tris metus iki klasifikacijos paskelbimo buvo vykdoma daugiau kaip dešimt skrydžių per metus.

(80) Pagal Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsnio 2 dalį paskirstant oro eismą oro uostams nedraudžiama nustatyti tokių ribų. Dėl pasirinktos ribos, pagal kurią nustatoma, ar į paskirties vietą skrenda kritinis keleivių, oro uoste persėdančių į kitą lėktuvą, skaičius, iš principo galima nukreipti susijusį eismo srautą atitinkamam oro uostui, o riba nebūtinai viršija tai, kas būtina tam tikslui pasiekti.

(81) Tačiau, siekiant užtikrinti, kad tokios ribos lemtų proporcingus rezultatus, kaip numatyta Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsnio 2 dalies antroje pastraipoje, jos turi būti pagrįstos objektyviu vertinimu, ar jas nustačius pasiekiamas atitinkamas tikslas, pvz., šiuo atveju – išsaugoti ir plėtoti Schipholio oro uostą kaip skrydžių centrą, ir kaip tas tikslas pasiekiamas. Šiuo klausimu valstybės narės turi tam tikrą veiksmų laisvę. Kadangi skirtingos ribos gali lemti skirtingus padarinius, atitinkama valstybė narė, prieš nustatydama atitinkamą ribą, šiuos padarinius turi kruopščiai įvertinti.

(82) „SEO Amsterdam Economics“ ([26]) atliktame tyrime daroma išvada, kad „žemos su persėdimu vykstančių keleivių skaičiaus ribos lemia ribotą rinkos iškraipymą, o aukštesnės ribos lemia selektyvesnį ir veiksmingesnį rezultatą“. Tyrimo metu kaip atskaitos taškas pasirinkta 10 % riba ir lyginami kitokių ribų padariniai. Jeigu EPT būtų nurodyta ši riba, didelė dalis „KLM“ skrydžių, t. y. iki […] skrydžių per metus ([…] maršrutai), būtų laikomi tiesioginiais skrydžiais. Labai žema riba (4 % arba žemesnė) „KLM“ neturėtų didelio skirtumo […], tačiau ji turėtų didelės įtakos ypač laisvalaikio srityje veikiantiems oro vežėjams. Palyginti su 10 % riba, jie netektų galimybės gauti pirmenybę Lelistado oro uoste, kad į jį perkeltų skrydžius. 8 % arba žemesnė riba, palyginti su 10 % riba, „KLM“ turėtų tik nedidelį poveikį, t. y. […]. Jei būtų nustatyta 15 % riba, EPT būtų taikomos kur kas daugiau „KLM“ skrydžių (virš […] papildomų skrydžių), t. y. besąlygiškai plačiau nei visoms oro transporto bendrovėms, kurių pagrindinė veiklos vieta yra Schipholio oro uostas. Nustačius 15 % ribą apie […] % „Transavia“ skrydžių iš Schipholio oro uosto būtų laikomi jungiamaisiais skrydžiais, o nustačius labai žemą ribą, pvz., 2 %, daugiau kaip […] % „Transavia“ skrydžių iš Schipholio oro uosto būtų laikomi jungiamaisiais skrydžiais, o tai reiškia, kad oro transporto bendrovė aptarnauja pakankamai daug paskirties vietų, tačiau jungiamieji skrydžiai vykdomi tik į mažą dalį paskirties vietų. Dėl kitų konkurentų iš tyrimo rezultatų matyti, kad beveik […] % „Easyjet“ Schipholio oro uoste vykdomų skrydžių pasiekia 15 % ribą. Nustačius tokią ribą iš visų vežėjų, kurių pagrindinė buvimo vieta yra Schipholio oro uoste, „Tuifly“ ir „Corendon“ turėtų mažiausiai galimybių gauti pirmenybę Lelistado oro uoste siekiant į jį perkelti skrydžius.

(83) Atsižvelgdamos į šios analizės rezultatus, Nyderlandų institucijos turėjo teisę daryti išvadą, kad nustačius 10 % ribą užtikrinama tinkama pusiausvyra. Nustačius tokią ribą dėl 2 % dabartinių skrydžių Schipholio oro uoste sudaroma galimybė tiesioginius skrydžius perkelti į Lelistado oro uostą, o šie skrydžiai Schipholio oro uoste bus pakeisti jungiamaisiais skrydžiais. Kai kurie oro vežėjai dėl šios sąlygos užtikrintai turėtų naudos ([27]).

(84) Todėl galima pripažinti, kad nustačius tokią ribą gali būti pasiektas nustatytas tikslas, o ši riba neviršytų to, kas būtina tam tikslui pasiekti.

([26]) Žr. šio sprendimo 41 konstatuojamąją dalį.

([27]) Tyrimo išvados grindžiamos žinomų paskirties vietų vertinimu, o jose neatsižvelgiama į vežėjų galimybes įrodyti, kad kitos paskirties vietos taip pat laikomos jungiamųjų skrydžių paskirties vietomis. Žr. šio sprendimo 90 konstatuojamąją dalį.

(85) Dėl kitų EPT projekto elementų pirmiausia primintina, kad bet koks skrydžių perkėlimas iš Schipholio oro uosto į Lelistado oro uostą yra savanoriškas. Antra, atitinkamiems vežėjams teikiama pirmenybė Lelistado oro uoste, skirta padidinti tikimybę, kad skrydžiai bus perkelti, taikoma tik 10 000 laiko tarpsnių. Dėl galimo 25 000 laiko tarpsnių taikymo atlikus vertinimą bus priimtas atskiras sprendimas, o jis bus taikomas tik iš naujo patvirtinus Komisijai. Trečia, pagal dekreto projekto 3 straipsnį užtikrinama, kad suteikta pirmenybės teise galėtų naudotis tik oro vežėjai, kurie prisideda prie pagrindinio EPT projekto tikslo – Schipholio oro uosto, kaip skrydžių centro, stiprinimo, būtent dėl laiko tarpsnių keitimo siekiant juos naudoti tik jungiamiesiems skrydžiams. Konkrečiai pagal 3 straipsnio 2–4 dalis užtikrinama, kad EPT tikslas būtų pasiektas nepriklausomai nuo laiko tarpsnių mobilumo (kuris galimas pagal Laiko tarpsnių reglamentą) ir nepriklausomai nuo bendro atitinkamų vežėjų ar vežėjų grupės turimų laiko tarpsnių skaičiaus pasikeitimų.

(86) Visi EPT projekte nustatyti kriterijai yra objektyvūs ir skaidrūs.

5.2.2.3. Nediskriminavimas

(87) Pagal Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsnio 2 dalį reikalaujama, kad jokiomis oro eismo paskirstymo taisyklėmis nebūtų diskriminuojama dėl paskirties vietovių Bendrijoje ir pilietybės arba oro vežėjo tapatybės. Šiais dviem draudimais išreikštas bendrasis vienodo požiūrio principas. Pagal nuoseklią Europos Sąjungos Teisingumo Teismo jurisprudenciją ([28]) šiuo principu reikalaujama, kad panašios situacijos nebūtų vertinamos skirtingai, o skirtingos situacijos – vienodai, nebent toks vertinimas yra objektyviai pateisinamas.

— **Nediskriminavimas dėl paskirties vietų Sąjungoje**

(88) Pagal EPT projektą „tiesioginiai skrydžiai“ ir „jungiamieji skrydžiai“ išskiriami tik tiek, kiek tai susiję su gebėjimu iš Schipholio oro uosto perkelti skrydžius į Lelistado oro uostą ir pastarajame oro uoste gauti tam tikrą pirmenybę. Be „riziką keliančių skrydžių“, kuriuos dėl saugumo sumetimų galima aptarnauti tik Schipholio oro uoste, šis skirtumas neatskiriamas nuo teisėto tikslo sustiprinti Schipholio oro uostą kaip skrydžių centrą. Kaip paaiškinta pirmiau, EPT projektas gali padėti siekti šio tikslo ir juo neviršijama to, kas būtina šiems tikslams pasiekti, o patys iš jo išplaukiantys kriterijai yra objektyvaus pobūdžio. Todėl skirtumą galima laikyti objektyviai pagrįstu, o savaime jo negalima laikyti diskriminaciniu.

(89) Šiomis aplinkybėmis Komisija pažymi, kad Nyderlandų institucijų nustatytais kriterijais, pagal kuriuos atskiriamos dviejų skirtingų rūšių paskirties vietos, užtikrinama, kad visos paskirties vietos, kurių poveikis Schipholio oro uostui yra toks pats, būtų vertinamos vienodai.

(90) Tai taip pat taikoma paskirties vietoms, kurios neįtrauktos į įsakymo projekto 1 priedą dėl to, kad pagal šiuo metu Nyderlandų institucijų turimą informaciją vykdant skrydžius į šias paskirties vietas nepasiekiama 10 % su persėdimu vykstančių keleivių riba. Vežėjai, remdamiesi atitinkamais duomenimis, įskaitant pagrįstas prognozes ir su kitais Europos oro uostais susijusius duomenis, gali pasiekti, kad viena arba daugiau iš šių paskirties vietų būtų laikoma jungiamųjų skrydžių paskirties vieta (žr. dekreto projekto 1 straipsnio 3 ir 4 dalis ir 3 straipsnį) ([29]). Pagal šiose taisyklėse nustatytas sąlygas vežėjams suteikiama daugiausiai galimybių pagrįsti savo reikalavimus šiuo klausimu, be kita ko, naudojant duomenis apie to vežėjo vykdomus jungiamuosius skrydžius ([30]) arba oro uosto surinktus duomenis.

(91) Todėl galima daryti išvadą, kad pagal EPT projektą nediskriminuojama dėl paskirties vietų Sąjungoje.

— **Diskriminacijos dėl pilietybės ar oro vežėjų tapatybės nebuvimas**

(92) Nustatytais kriterijais, pagal kuriuos skiriamos paskirties vietos, kurie yra objektyvaus pobūdžio ir atsižvelgia į tikslą, kurio siekiama priemone, užtikrinama, kad nebūtų diskriminuojama dėl pilietybės ar oro vežėjo tapatybės. Visi oro vežėjai vertinami vienodai remiantis tais pačiais kriterijais.

([28]) Pvz., 2010 m. rugsėjo 30 d. Sprendimo *Uzonyi*, C-133/09, ECLI:EU:C:2010:563, 31 punktas.
([29]) Žr. šio sprendimo 15 ir 16 konstatuojamąsias dalis.
([30]) Naudodamasis tokiomis priemonėmis keleivis gali užsisakyti du vienas po kito vykstančius skrydžius ir prireikus pasinaudoti draudimu, pvz., kitam skrydžiui arba viešbučiui, jei to prireikia skrydžiams vėluojant, juos atšaukus arba pakeitus jų grafiką. Plačiai žinomi paslaugos teikėjai yra „Dohop“ (https://www.dohop.com/) ir, „Kiwi“ (https://www.kiwi.com/en/pages/content/about/).

(93) Kaip išsamiai paaiškinta pirmiau, pagal dekreto projekto 3 straipsnį užtikrinama, kad Lelistado oro uoste teikiama pirmenybės teise galėtų naudotis tik oro vežėjai, kurie prisideda prie pagrindinio EPT projekto tikslo – Schipholio oro uosto, kaip skrydžių centro, stiprinimo, būtent dėl laiko tarpsnių keitimo siekiant juos naudoti tik jungiamiesiems skrydžiams.

5.2.3. *Sąjungos taisyklių dėl laiko tarpsnių paskirstymo laikymasis*

(94) Pagal Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsnio 1 dalį naudojimąsi skrydžių teisėmis riboja taikytinos Sąjungos taisyklės, visų pirma taisyklės, susijusios su laiko tarpsnių paskirstymu. Dabar šis klausimas reglamentuotas Laiko tarpsnių reglamente.

(95) Nyderlandų valdžios institucijų teigimu, iš analizės, atliktos pagal Laiko tarpsnių reglamento 3 straipsnį, rezultatų matyti, kad Lelistado oro uoste pradėjus vykdyti komercinius skrydžius jame iš karto ims trūkti pajėgumų. Todėl pagal tą nuostatą jis bus paskelbtas koordinuojamu oro uostu.

(96) Paskirstant laiko tarpsnius koordinuojamuose oro uostuose turi būti laikomasi kitų to reglamento nuostatų, ypač jo 8–10 straipsnių.

(97) Dekreto projekto 2 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad pagal jį numatyta pirmenybė taikoma „nedarant poveikio Laiko tarpsnių reglamentui“. Todėl, kaip paaiškinta dekreto projekto aiškinamajame rašte, pirmenybės taisyklė bus taikoma prašymų, kurie pritaikius tame reglamente nustatytus bendrai taikomus kriterijus toliau yra prieštaringi, atveju.

(98) Šiuo klausimu nurodoma Laiko tarpsnių reglamento 10 straipsnio 6 dalis. Atsižvelgiant į tą nuostatą pagal ją nustatyta pirmenybė naujiems rinkos dalyviams koordinuojamame oro uoste taikoma „nepažeidžiant Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 8 straipsnio 1 dalies“. Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 8 straipsnio 1 dalis buvo pakeista Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsnio 2 dalimi; ši nuostata dabar yra oro eismo paskirstymo taisyklių nustatymo (ir Komisijos vertinimo) teisinis pagrindas. Todėl reglamentuojant oro eismo paskirstymą pagal Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsnio 2 dalį pirmenybės taisyklė gali būti pritaikoma, jei tokiu pritaikymu griežtai neviršijama to, kas būtina atitinkamų oro eismo paskirstymo taisyklių tikslui pasiekti.

(99) Nagrinėjamu atveju dekreto projekto 2 straipsnio 2 dalyje nustatyta pirmenybės taisyklė taikoma tik po to, kai buvo pritaikyti Laiko tarpsnių reglamente nustatyti pirmenybės kriterijai, ir taikoma tik laiko tarpsniams, kuriems šiuo metu taikomos taisyklės (tai atitinka 10 000 skrydžių) ([31]). Taip pritaikius pirmenybę neviršijama to, kas būtina EPT projekto tikslui pasiekti, todėl toks pritaikymas suderinamas su Laiko tarpsnių reglamentu.

(100) Be to, dekreto projekto 3 straipsnyje nustatyta taisyklė, kad laiko tarpsniai Schipholio oro uoste, kuriems taikoma 2 straipsnio 2 dalis, gali būti naudojami tik jungiamiesiems skrydžiams, yra neatsiejama nuo oro eismo paskirstymo ir yra bet kokio tokio paskirstymo ypatybė. Todėl ji taip pat turi būti laikoma suderinama su Laiko tarpsnių reglamentu.

5.2.4. *Kitų Sąjungos taisyklių laikymasis*

(101) Komisija pažymi, kad vertinimo, kurį reikia atlikti pagal Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsnį, dalykas yra tik nacionalinė taisyklė, skirta „reguliuoti oro eismo paskirstymą“ [19 straipsnio 3 dalies pirma pastraipa]. Dėl to, ar laikomasi to straipsnio 1 dalies, tai, kad Lelistado oro uostas tam tikru metu bus atidarytas komerciniams skrydžiams, taip pat skrydžių, kuriuos bus galima vykdyti šiame oro uoste, skaičius yra būtinos to oro eismo paskirstymo prielaidos. Šie elementai nėra paties paskirstymo dalis. Paties oro eismo paskirstymo sąlygos negali turėti jokio neigiamo poveikio laikantis Sąjungos taisyklių dėl „saugos“, „saugumo“ ir „aplinkos apsaugos“, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsnio 1 dalyje. Todėl nekyla jokių abejonių dėl šios nuostatos suderinamumo su šiais elementais.

6. **IŠVADA**

(102) Taigi, remdamasi Nyderlandų institucijų pranešime nurodytų aplinkybių ir prielaidų vertinimu, Komisija mano, kad oro eismo paskirstymo taisyklės, kurias ketinama priimti, yra suderinamos su Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsniu.

([31]) Kaip paaiškinta pirmiau (šio sprendimo 12 ir 85 konstatuojamosios dalys), atitinkamų laiko tarpsnių Lelistado oro uoste skaičius bus padidintas tik atlikus tvarkos vertinimą ir tik po atskiro Komisijos patvirtinimo. Šiame sprendime nagrinėjama tvarka taikoma tik pirmiau nurodytam laiko tarpsnių skaičiui – 10 000 laiko tarpsnių.

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

Vienintelis straipsnis

Šiuo sprendimu patvirtinamos ministerijos dekreto projekte ir Infrastruktūros ir vandens ūkio ministro įsakymo projekte numatytos priemonės dėl oro eismo paskirstymo Lelistado ir Schipholio oro uostams, apie kurias Komisijai buvo pranešta 2019 m. kovo 29 d. pranešimu, iš dalies pakeistu 2019 m. liepos 3 d. ir 2019 m. liepos 11 d. raštais.

Šis sprendimas skirtas Nyderlandų Karalystei.

Priimta Briuselyje 2019 m. rugsėjo 24 d.

Komisijos vardu

Violeta BULC

Komisijos narė