DECIZII

DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2019/1585 A COMISIEI

din 24 septembrie 2019

privind stabilirea normelor de repartizare a traficului în temeiul articolului 19 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului pentru aeroporturile Amsterdam Schiphol și Amsterdam Lelystad

[notificată cu numărul C(2019) 6816]

(Numai textul în limba neerlandeză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate ([1]), în special articolul 19 alineatul (3),

după consultarea comitetului menționat la articolul 25 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008,

întrucât:

1. PROCEDURA

(1) În urma unei notificări anterioare, retrase ulterior ([2]), autoritățile neerlandeze au informat Comisia prin e-mail, la 25 martie 2019 ([3]), în temeiul articolului 19 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, despre intenția de a stabili anumite norme de repartizare a traficului pentru aeroporturile Amsterdam Schiphol și Amsterdam Lelystad din Țările de Jos (denumite în continuare „aeroportul Schiphol" sau „Schiphol", respectiv „aeroportul Lelystad" sau „Lelystad") prin adoptarea proiectului de decret ministerial și a proiectului de ordin al ministrului infrastructurii și apelor. Prin e-mailul din 29 martie 2019 ([4]), autoritățile neerlandeze au transmis o versiune modificată a proiectului de decret ministerial și a proiectului de ordin al ministrului infrastructurii și apelor ([5]), împreună cu celelalte elemente conținute deja în notificarea din 25 martie 2019.

(2) Informațiile transmise astfel de autoritățile neerlandeze includeau drept anexe patru studii: (1) Cererea de capacități la Schiphol în 2023; (2) Cererea de capacități la Schiphol în 2030; (3) Tranzacționare secundară la Schiphol ([6]) și (4) Operațiuni cu separare a traficului aerian.

(3) Comisia a publicat un rezumat al normelor de repartizare a traficului în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 12 aprilie 2019 ([7]) și a invitat părțile interesate să prezinte observații.

(4) Prin scrisorile din 3 iulie 2019 ([8]) și 11 iulie 2019 ([9]), autoritățile din Țările de Jos au depus o modificare la notificare, menită să ia în considerare preocupările ridicate de serviciile Comisiei. Prin aceeași scrisoare din 11 iulie 2019, precum și prin e-mailul din 16 iulie 2019 ([10]), autoritățile neerlandeze au notificat alte elemente factuale relevante pentru notificare în ceea ce privește accesibilitatea aeroporturilor, precum și intențiile acestor autorități în ceea ce privește data deschiderii aeroportului Lelystad pentru operațiuni comerciale.

([1]) JO L 293, 31.10.2008, p. 3.
([2]) La 12 iulie 2018, autoritățile neerlandeze au notificat Comisiei un prim set de norme de repartizare a traficului pentru aeroporturile Schiphol și Lelystad. Această notificare a fost retrasă de autoritățile neerlandeze la 4 decembrie 2018.
([3]) Înregistrat cu codul Ares (2019)2057632.
([4]) Înregistrat cu codul Ares (2019)2256246.
([5]) Aanmelding verkeersverdelingsregel voor de Nederlandse luchthavens Lelystad Airport en Schiphol.
([6]) Cele trei studii au fost realizate de consultantul Seo Amsterdam Economics.
([7]) JO C 136, 12.4.2019, p. 26.
([8]) Înregistrat cu codul Ares (2019)4236859.
([9]) Înregistrat cu codul Ares (2019)4595066.
([10]) Înregistrat cu codul Ares (2019)4595552.

2. DESCRIEREA MĂSURII ȘI A OBIECTIVULUI STABILITE DE AUTORITĂȚILE DIN ȚĂRILE DE JOS

2.1. Descrierea măsurii

(5) Proiectul de NRT (norme de repartizare a traficului) pentru repartizarea traficului între aeroporturile Schiphol și Lelystad constă din următoarele elemente:

(a) Aeroportul Lelystad, pe care guvernul neerlandez intenționează să îl deschidă pentru operațiuni comerciale înainte de finele anului 2020, va fi desemnat drept aeroport coordonat în sensul Regulamentului (CEE) nr. 95/93 al Consiliului [11] (denumit în continuare „regulamentul privind sloturile orare") începând cu intrarea în vigoare a decretului ministerial. Aeroportul Lelystad.

(b) Fără a aduce atingere regulamentului privind sloturile orare, un transportator aerian obține prioritate pentru a solicita sloturi orare pentru decolare sau aterizare pe aeroportul Lelystad în măsura în care respectivul transportator aerian:

— a transferat sloturi istorice alocate pe aeroportul Schiphol către un alt transportator aerian sau le-a returnat coordonatorului de sloturi; sau

— se angajează să folosească, începând cu momentul respectiv, sloturi istorice pe aeroportul Schiphol pentru a opera zboruri de transfer.

(c) Norma descrisă la litera (b) de mai sus se aplică numai sloturilor de pe aeroportul Schiphol care au fost utilizate în perioada de programare anterioară corespunzătoare sau în cel puțin trei dintre cele patru perioade de programare anterioare corespunzătoare pentru a efectua zboruri „de la punct la punct".

(6) „Zborurile de transfer" și „zborurile de la punct la punct" trebuie definite printr-un ordin al ministrului infrastructurii și apelor. În plus, ar trebui prevăzute norme privind criteriile care trebuie îndeplinite de aceste zboruri. Zborurile ar trebui clasificate la fiecare doi ani în funcție de aceste criterii și orice nouă clasificare ar trebui anunțată cu cel puțin un an înainte de intrarea sa în vigoare. Măsura notificată conține un proiect de ordin bazat pe această împuternicire (a se vedea considerentele 13-21 de mai jos).

(7) Proiectul de NRT nu impune corespondența între zilele și orele aferente capacităților utilizate pe aeroportul Lelystad, pe de o parte, și sloturile relevante de pe aeroportul Schiphol, pe de altă parte, care sunt transferate, returnate sau utilizate în alt scop în conformitate cu norma descrisă la considerentul 5 litera (b) de mai sus.

(8) Un transportator aerian care se prevalează de articolul 2 alineatul (2) din proiectul de decret [și anume norma descrisă la considerentul 5 litera (b) de mai sus] trebuie să aducă acest lucru la cunoștința ministrului, a coordonatorului de sloturi și, după caz, a transportatorului aerian destinatar, precizând sloturile vizate, alocate pe aeroportul Schiphol. Atunci când informează ministrul, transportatorul aerian trebuie să demonstreze că sunt îndeplinite cerințele descrise la articolul 2 alineatul (5) din proiectul de decret [considerentul 5 litera (c) de mai sus].

(9) În conformitate cu articolul 3 alineatul (1) din proiectul de decret, sloturile istorice care intră sub incidența articolului 2 alineatul (2) [descrise la considerentul 5 litera (b) de mai sus] trebuie utilizate exclusiv pentru zboruri de transfer.

(10) Alineatele (2), (3) și (4) ale articolului 3 din proiectul de decret ministerial adaugă următoarele dispoziții:

„(2) În perioada de aplicare a prezentului decret, un transportator aerian care deține sloturi istorice menționate la alineatul (1) trebuie să deservească cel puțin același număr de zboruri de transfer ca în perioada de planificare corespunzătoare anterioară obținerii acestor sloturi, în urma transferului lor în temeiul articolului 2 alineatul (2) litera (a), sau anterioară aplicării articolului 2 alineatul (2) litera (b) în ceea ce privește aceste sloturi, după caz, majorat cu o cifră egală cu numărul acestor sloturi.

Prin derogare de la primul paragraf și în condițiile prevăzute la alineatul (3), transportatorul respectiv poate reduce numărul de zboruri de transfer în cazul în care numărul total de sloturi pe care îl deține scade.

(3) Un transportator aerian care deține sloturi istorice menționate la alineatul (1), și fără a aduce atingere alineatului respectiv, nu poate în niciun moment să scadă proporția zborurilor de transfer din totalul zborurilor operate datorită altor sloturi de pe aeroportul Schiphol, față de proporția care exista înainte ca transportatorul să fi obținut sloturile istorice în cauză, în urma transferului acestora în temeiul articolului 2 alineatul (2) litera (a) sau, după caz, înainte de aplicarea articolului 2 alineatul (2) litera (b) în ceea ce privește aceste sloturi.

[11] Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (JO L 14, 22.1.1993, p. 1).

(4) În cazul în care sloturile de pe aeroportul Schiphol sunt deținute de mai multe companii dintr-un set dat, format dintr-o

— societate-mamă și toate societățile sale filiale sau, alternativ,

— din toate filialele aceleiași societăți-mamă,

fiecare astfel de grup de companii este considerat un singur transportator aerian în sensul alineatelor (2) și (3).”

(11) Conform articolului 2 alineatele (3) și (4) din proiectul de decret ministerial, prioritatea menționată la articolul 2 alineatul (2) din acesta [considerentul 5 litera (b) de mai sus] se aplică pentru două tranșe de sloturi pe aeroportul Lelystad, și anume până la (inclusiv) 10 000 de sloturi și de la 10 001 la 25 000 de sloturi.

(12) Conform articolului 7 din decret, acesta intră în vigoare la o dată care urmează să fie prevăzută prin decizie regală, cu excepția articolului 2 alineatul (4), care intră în vigoare începând din ziua în care Comisia Europeană aprobă acest alineat în temeiul unei informări separate în conformitate cu articolul 19 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 și publică decizia în cauză în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

(13) Proiectul de ordin al ministrului definește „zborurile de transfer” prin raportare la destinația fiecărui zbor. Criteriile sunt următoarele:

— un procent mediu de cel puțin 10 % al zborurilor de transfer din totalul zborurilor de pe aeroportul Schiphol, măsurat în cei cinci ani calendaristici anteriori publicării clasificării și mai mult de zece zboruri pe an în cei trei ani care precedă publicarea clasificării, sau

— destinații în zonele definite la articolul 1 alineatul (1) din „Aanwijzingsregeling risicovluchten”, care desemnează așa-numitele „zboruri cu risc”, care necesită control vamal.

(14) Anexa 1 la proiectul de ordin enumeră destinațiile care corespund acestor criterii.

(15) În conformitate cu articolul 1 alineatul (3) din proiectul de ordin, o destinație care nu este inclusă în anexa 1 va fi considerată „destinație de transfer” pentru o perioadă solicitată de maximum 5 ani, dacă o companie aeriană poate demonstra *ex ante* ministrului că destinația va fi deservită de zborurile sale cu un procent mediu de zboruri de transfer de cel puțin 10 % pentru numărul de sezoane solicitat.

(16) În conformitate cu articolul 1 alineatul (4) din proiectul de ordin, o companie aeriană poate, în orice caz, să îndeplinească cerința prevăzută la alineatul (3) dacă demonstrează că o destinație este deservită de zboruri cu un procent mediu de transfer de cel puțin 10 % măsurat în cei cinci ani calendaristici care precedă cererea menționată la alineatul (3), pe un aeroport de pe teritoriul Uniunii Europene.

(17) Destinațiile care vor fi considerate destinații de transfer în temeiul alineatul (3) vor fi publicate în Monitorul Oficial național.

(18) Proiectul de ordin al ministrului enumeră, de asemenea, în anexa 2, destinațiile desemnate „zboruri de la punct la punct” pe baza următoarelor criterii:

— un procent mediu de zboruri de transfer din totalul zborurilor de pe aeroportul Schiphol mai mic de 10 %, măsurat în cei cinci ani calendaristici care precedă publicarea clasificării;

— mai mult de zece zboruri pe an în cei trei ani care precedă publicarea clasificării.

(19) Articolul 3 din proiectul de ordin se referă la norme care privesc evaluarea dovezilor procentului de transfer relevant pentru aplicarea ordinului.

(20) În conformitate cu articolul 3 alineatul (1), toate datele verificabile referitoare la procentul de zboruri de transfer și la destinații pot fi prezentate ministrului și vor fi luate în considerare atunci când se desemnează zboruri fie ca zboruri de transfer, fie ca zboruri de la punct la punct.

(21) Articolul 3 alineatul (2) prevede că, în orice caz, în ceea ce privește datele menționate la alineatul (1), pasagerii care sosesc pe aeroportul Schiphol și pleacă, în termen de 24 de ore de la sosire, spre o altă destinație decât cea din care plecase zborul anterior vor fi considerați pasageri în transfer.

2.2. **Obiectivul măsurii stabilite de autoritățile neerlandeze**

(22) Potrivit autorităților neerlandeze, obiectivul proiectului de NRT este de a privilegia zborurile de transfer atunci când se pune problema alocării capacităților pe aeroportul Schiphol. Rețeaua extinsă de destinații intercontinentale nu ar putea fi deservită dacă Schiphol nu ar fi un hub continental și intercontinental. Cele două funcții – deservirea destinațiilor intercontinentale și operarea într-o rețea europeană pentru pasageri în transfer – sunt inseparabile și compun împreună funcția de hub continental și intercontinental a aeroportului Schiphol.

(23) Contextul acestui obiectiv este limita de 500 000 de mișcări pe an pe aeroportul Schiphol până la sfârșitul anului 2020, stabilită în „Acordul Alders". Acordul a fost încheiat în 2008 între părțile în cauză (și anume industria aviației, autoritățile publice și locuitorii). Acesta urmărește să asigure un echilibru între dezvoltarea și viabilitatea sectorului aviației și siguranța și sustenabilitatea din punctul de vedere al mediului.

(24) Limita de 500 000 de mișcări pe an pe aeroportul Schiphol a fost deja atinsă în 2018. În consecință, în opinia autorităților neerlandeze, capacitatea disponibilă pentru traficul de transfer pe aeroportul Schiphol poate fi crescută doar prin repartizarea traficului între acest aeroport și aeroportul Lelystad, acesta din urmă fiind capabil să găzduiască un trafic care nu are nevoie de condiții și facilități precum cele disponibile pe aeroportul Schiphol.

(25) În acest sens, aeroportul Lelystad ar găzdui traficul de la punct la punct provenit de la aeroportul Schiphol, consolidând astfel funcția de transfer a acestui din urmă aeroport.

(26) Proiectul de NRT nu obligă transportatorii aerieni să-și transfere zborurile de la Schiphol, ci se bazează mai degrabă pe stimulente pentru transferarea traficului de la punct la punct.

(27) Potrivit autorităților neerlandeze, măsura notificată trebuie să fie privită în contextul importanței economice și strategice ridicate a menținerii de huburi majore în Uniune. Potrivit autorităților neerlandeze, aeroportul Schiphol este unul dintre cele mai mari huburi din partea de nord-vest a Uniunii și un pilon major al economiei și conectivității Țărilor de Jos. În 2017, 48,6 milioane de pasageri din orașe europene au călătorit dinspre/înspre aeroportul Schiphol, iar 31 % dintre aceștia s-au transferat pe un alt zbor la Schiphol. În plus, 19,7 milioane de pasageri din afara Europei au călătorit dinspre/înspre Schiphol. Dintre acești pasageri, aproximativ 60 % erau pasageri în transfer. Autoritățile neerlandeze menționează faptul că, în politica sa externă în domeniul aviației ([12]), Comisia Europeană recunoaște importanța existenței unor huburi majore pe teritoriul UE.

(28) Autoritățile neerlandeze consideră că, pentru a păstra și a dezvolta acest hub puternic al UE, este esențial să se dispună de o rețea europeană de rute care să pornească de la Schiphol și să deservească destinații continentale și intercontinentale. Acestea consideră că funcția de hub a aeroportului Schiphol prezintă un interes public vital care trebuie menținut și consolidat ([13]). Acest lucru este important, având în vedere vulnerabilitatea hubului la un declin al rețelei de rute continentale și intercontinentale.

(29) Potrivit autorităților din Țările de Jos, această vulnerabilitate se datorează în special faptului că, în ceea ce privește pasagerii cu reședința în Țările de Jos, piața internă pentru trafic intercontinental și de transfer este mică. În al doilea rând, este necesară o infrastructură specializată pentru transportatorii care efectuează trafic intercontinental și de transfer, pentru care, în anumite situații cum ar fi zborurile cu risc, nu există nicio altă alternativă rezonabilă pe un alt aeroport situat în Țările de Jos. În al treilea rând, autoritățile neerlandeze susțin că, în cazul în care aeroportul și-ar pierde funcția de hub, numărul de locuri disponibile și frecvențele zborurilor ar avea de suferit pe parcursul mai multor ani.

(30) Autoritățile neerlandeze menționează, de asemenea, pachetul cuprinzător de măsuri care a fost adoptat pentru punerea în aplicare a așa-numitei „abordări echilibrate" stabilite prin Regulamentul (UE) nr. 598/2014 al Parlamentului European și al Consiliului ([14]). Aceste măsuri, astfel cum explică autoritățile neerlandeze, sunt reflectate în „Acordul Alders" din 2008, menționat mai sus, și au fost reafirmate în Cartea albă privind aviația neerlandeză (2009), în Agenda de acțiune Schiphol (2016) și în Acordul de coaliție (2017).

(31) Astfel cum s-a menționat mai sus, pragul de 500 000 de mișcări de aeronave pe Schiphol a fost deja atins în 2018. Mai mult, potrivit autorității neerlandeze, capacitatea disponibilă pe aeroportul Eindhoven a fost absorbită rapid de traficul suplimentar care nu a fost transferat de pe aeroportul Schiphol. Nu au existat stimulente suficiente pentru ca transportatorii aerieni care se mută la Eindhoven să returneze din proprie inițiativă sloturile orare de la Schiphol coordonatorului de sloturi.

([12]) Politica externă a UE în domeniul aviației – Abordarea provocărilor viitoare, COM(2012) 556 final, din 27 septembrie 2012.
([13]) Agenda de acțiune Schiphol (2016).
([14]) Regulamentul (UE) nr. 598/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 aprilie 2014 de stabilire a normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile din Uniune în cadrul unei abordări echilibrate și de abrogare a Directivei 2002/30/CE (JO L 173, 12.6.2014, p. 65).

(32) În acest context, autoritățile neerlandeze consideră necesară dezvoltarea și punerea în aplicare în continuare a pachetului de măsuri. Această punere în aplicare este structurată în jurul unei serii de elemente: (a) o viziune pe termen lung asupra transportului aerian; (b) măsuri de siguranță; (c) măsuri privind spațiul aerian; (d) măsuri operaționale; (e) măsuri de reducere a efectelor nocive; (f) măsuri de sustenabilitate și (g) măsuri de selectivitate.

(33) NRT fac parte dintr-un plan mai amplu de dezvoltare a aeroportului Lelystad, cu o capacitate maximă de 45 000 de mișcări anuale de aeronave. Această capacitate va fi atinsă în două etape: prima etapă va fi de 25 000 de mișcări anuale, care va fi atinsă în jurul anului 2033. La deschiderea aeroportului Lelystad în 2020, acesta va găzdui un număr maxim anual de 4 000 de decolări și aterizări. Se estimează că acest număr va crește la un maximum de 7 000 în 2021 și la 10 000 în 2022. A doua etapă va permite creșterea până la 45 000 de mișcări anuale până în 2043.

2.3. **Observații prezentate de autoritățile neerlandeze privind compatibilitatea proiectului de NRT cu articolul 19 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 și cu Regulamentul privind sloturile orare**

(34) Autoritățile neerlandeze consideră că cerințele prevăzute la articolul 19 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 sunt îndeplinite.

(35) Autoritățile neerlandeze au efectuat o consultare online cu privire la proiectul de NRT în perioada 16 ianuarie-6 februarie 2019. Au fost făcute publice, de asemenea, expunerea de motive și studiile relevante, în beneficiul părților interesate. Principalele preocupări rezultate în urma consultării cu privire la proiectul de NRT au fost următoarele: (a) proporționalitatea acestora în raport cu capacitatea limitată de pe aeroportul Lelystad, care restrânge oportunitățile de afaceri ale transportatorilor aerieni, (b) posibilul impact discriminatoriu al acestora în ceea ce privește tipul de trafic și identitatea transportatorilor aerieni și (c) distribuția forțelor pieței.

(36) Autoritățile neerlandeze subliniază faptul că, în urma consultării cu părțile interesate, au revizuit proiectul de NRT în mai multe domenii: (a) introducerea unei „dispoziții împotriva utilizării necorespunzătoare”, pentru a asigura îndeplinirea obiectivului de creștere a conectivității internaționale; (b) tratamentul specific al „zborurilor cu risc”, adică zborurile de la anumite destinații care necesită un control vamal complet la sosirea în Țările de Jos și care, în consecință, trebuie să fie găzduite pe aeroportul Schiphol; și (c) clarificări cu privire la informațiile necesare pentru a demonstra cota de transfer aferentă unei noi destinații.

(37) În ceea ce privește accesibilitatea și infrastructura, autoritățile neerlandeze consideră că ambele aeroporturi deservesc Amsterdam și conurbația Randstad și că distanța dintre cele două aeroporturi este de 57 km pe autostrada A6 și poate fi parcursă în 90 de minute. Cele două aeroporturi sunt legate, de asemenea, prin transport public. Durata călătoriei cu trenul între gara centrală din Lelystad și gara centrală din Amsterdam este de 38 de minute, iar între gara centrală din Lelystad și Schiphol este de 42 de minute. Călătoria de la gara centrală din Lelystad la aeroportul Lelystad durează 15 minute cu autobuzul. În momentul deschiderii aeroportului Lelystad, va fi introdus un serviciu de transfer cu autobuzul între gara centrală din Lelystad și aeroportul Lelystad, cu un timp de călătorie de 10 minute. În funcție de programul de zboruri al aeroportului, autobuzul de transfer va pleca la intervale de 30 de minute. Mai mult, s-a decis deja lărgirea autostrăzii A6 care duce la aeroportul Lelystad de la două la trei benzi pe sens și construirea unei ieșiri către aeroport începând cu 2021.

(38) Autoritățile neerlandeze precizează că aeroportul Lelystad oferă serviciile necesare și este adecvat pentru operarea traficului ICAO/EASA CAT C ([15]). În plus, sunt disponibile patru poziții de parcare. Controlul traficului aerian va fi asigurat de agenția LVNL. Aeroportul va asigura servicii de handling la sol și de handling al pasagerilor. Aeroportul nu va fi deschis pentru zboruri pe timpul nopții și nu au fost planificate instalații pentru operațiunile de zbor de marfă și pentru zborurile intercontinentale cu aeronave cu „fuzelaj lat”.

(39) Autoritățile neerlandeze consideră că proiectul de NRT nu aduce atingere în mod nejustificat oportunităților comerciale, întrucât în special transportatorii aerieni nu au obligația de a-și muta operațiunile de la Schiphol la Lelystad. Mai mult, toate destinațiile pot fi deservite de pe aeroportul Lelystad, iar programul de la 6:00 la 23:00 (ora locală) permite flexibilitatea de a utiliza întreaga perioadă.

([15]) Întrucât pista va avea o lățime de 45 de metri, aeroportul va fi adecvat pentru aeronave speciale, cum ar fi Boeing 737 și Airbus A320 și A321.

(40) Potrivit autorităților neerlandeze, proiectul de NRT oferă transportatorilor aerieni posibilitatea de a dezvolta noi rute. Atunci când un transportator aerian poate demonstra că va deservi o nouă destinație pornind de pe aeroportul Schiphol, cu zboruri cu o cotă de pasageri în transfer de cel puțin 10 %, o astfel de destinație va fi considerată ca făcând parte din lista destinațiilor de transfer.

(41) Autoritățile neerlandeze prezintă studiul realizat de consultantul Seo Amsterdam Economics. Studiul urmărește să ofere asistență autorităților neerlandeze în vederea stabilirii celui mai potrivit prag pentru definirea unui zbor ca zbor de transfer, astfel încât să se realizeze un echilibru între obiectivul de reducere la minimum a impactului pe piață și de maximizare a eficacității normei. Analiza include numărul total de destinații, de mișcări ale aeronavelor și de rute afectate pentru fiecare companie aeriană care operează în prezent de pe aeroportul Schiphol. Studiul examinează efectele diferitelor praguri asupra realizării obiectivului măsurii și a posibilității ca diverșii transportatori aerieni să folosească această măsură în scopul obținerii de prioritate pe aeroportul Lelystad.

(42) În ceea ce privește noii participanți, criteriile regulamentului privind sloturile orare se aplică de la deschiderea aeroportului Lelystad pentru traficul comercial, fiind înțeles faptul că aeroportul Lelystad va fi un aeroport coordonat începând din acel moment. Fără a se aduce atingere aplicării acestor criterii, proiectul de NRT stabilește o prioritate în ceea ce privește alocarea sloturilor pe aeroportul Lelystad pentru transportatorii care au utilizat articolul 2 alineatul (2) din decret.

(43) Proiectul de NRT nu implică nicio discriminare directă sau indirectă între transportatorii aerieni, pe motive de naționalitate și identitate, sau între destinații. Proiectul de NRT se bazează pe criterii obiective și toți transportatorii aerieni care deservesc o destinație specifică sunt tratați în mod egal, fără discriminare. Proiectul de NRT nu obligă transportatorii aerieni să mute zboruri de pe aeroportul Schiphol pe aeroportul Lelystad.

(44) Autoritățile neerlandeze precizează că diferența dintre destinații nu implică, în sine, nicio discriminare. Diferența poate fi justificată în mod obiectiv, pe baza scopurilor legitime ale calității rețelei și a promovării funcțiilor de hub ale aeroportului Schiphol.

(45) Autoritățile neerlandeze consideră că proiectul de NRT este proporțional. Aeroportul Lelystad va fi un aeroport coordonat începând cu deschiderea sa pentru operațiuni comerciale, iar prioritatea prevăzută în NRT va fi aplicată după aplicarea criteriilor de prioritate din regulamentul privind sloturile orare. Odată ce aeroportul din Lelystad va fi atins un nivel de 10 000 de mișcări de zbor pe an, se va efectua o evaluare a NRT pentru a analiza impactul acestora. Norma de prioritate va fi extinsă la o tranșă suplimentară de 15 000 de mișcări de zbor (și, prin urmare, la un total de 25 000 de mișcări de zbor pe an) doar dacă această extindere este aprobată de Comisie.

(46) Autoritățile neerlandeze consideră că normele notificate conțin garanții care asigură faptul că NRT își va atinge obiectivele în viitor.

(47) Potrivit autorităților neerlandeze, măsura nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului stabilit, întrucât norma se aplică doar capacității aeroportului Schiphol obținute prin această măsură, și nu oricărei alte capacități noi/recent devenite disponibile pe aeroportul Schiphol.

(48) Potrivit autorităților neerlandeze, transparența proiectului de NRT este asigurată de forma juridică aleasă, respectiv un decret ministerial și un ordin al ministrului infrastructurii și apelor.

(49) În sfârșit, autoritățile neerlandeze concluzionează că proiectul de NRT nu este incompatibil cu Regulamentele (CEE) nr. 95/93 și (CE) nr. 1008/2008. Regulamentul privind sloturile orare va fi respectat în integralitatea sa. Faptul că o NRT poate interveni în modul de utilizare a sloturilor orare este evident din deciziile anterioare ale Comisiei.

3. **OBSERVAȚIILE TRANSMISE COMISIEI DE CĂTRE PĂRȚILE INTERESATE**

(50) Ca răspuns la publicarea unui rezumat al modificărilor preconizate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, Comisia a primit observații de la 10 cetățeni, 5 transportatori aerieni și 1 aeroport, ca părți interesate, majoritatea dorind să rămână anonimi.

(51) Majoritatea părților interesate au susținut că măsura este discriminatorie: proiectul de NRT se bazează pe o distincție fundamentală între „zborurile de transfer” și „zborurile de la punct la punct”. Pragul de 10 % pentru proporția pasagerilor în transfer nu se bazează pe criterii obiective și ia în considerare doar informațiile despre pasagerii în transfer furnizate de aeroport. Părțile interesate au subliniat dificultatea de a furniza date care să justifice procentul de pasageri în transfer și lipsa de criterii din partea autorităților neerlandeze cu privire la modul de demonstrare a procentului, ceea ce face ca această măsură să fie inaplicabilă.

(52) Mai mult, părțile interesate susțin că proiectul de NRT are efecte discriminatorii în ceea ce privește transportatorii aerieni, întrucât doar Grupul KLM ([16]), alianța sa SkyTeam Airline ([17]) și partenerii la acordurile de partajare a codurilor vor beneficia de proiectul de NRT datorită distincției între destinații. Definiția „zbor de transfer” corespunde cu aproape 86 % din destinațiile Grupului KLM. Prin stabilirea acestor norme se limitează posibilitățile de dezvoltare a afacerii pentru anumite modele de companii, cum ar fi modelul low cost și cel pentru vacanțe. Prin urmare, părțile interesate consideră că proiectul de NRT nu este obiectiv sau proporțional și că depășește ceea ce este necesar pentru atingerea unui obiectiv potențial legitim.

(53) Părțile interesate susțin, de asemenea, că proiectul de NRT are efecte discriminatorii în ceea ce privește destinațiile, întrucât va oferi beneficii *de facto* pentru destinațiile grupului KLM, care se vor putea dezvolta din aeroportul Schiphol și din aeroportul Lelystad. Cu toate acestea, întrucât aproape 86 % ([18]) din destinațiile Grupului KLM sunt desemnate ca fiind „zboruri de transfer”, acestea se vor putea dezvolta în continuare pe aceste rute și vor putea deschide noi rute. Mai mult, la nivel practic, proiectul de NRT conduce la o situație în care transportatorii aerieni vor trebui să concureze cu Grupul KLM/SkyTeam pe acele destinații în care poziția Grupului KLM/SkyTeam este cea mai puternică datorită traficului de mărfuri pe aeroportul Schiphol.

(54) Părțile interesate consideră, de asemenea, că nu au fost îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 19 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008. Aeroporturile reglementate de proiectul de NRT nu deservesc aceeași conurbație, întrucât, potrivit părților interesate: „(i) între Amsterdam și Lelystad există zone agricole și naturale (Natura 2000) întinse și, prin urmare, nu este vorba despre o zonă construită unitară; (ii) având aproape 80 000 de locuitori, Lelystad este o localitate prea mare pentru a face parte dintr-o aglomerare urbană”. La nivel administrativ, ambele orașe sunt conduse de același nivel de guvernanță, cel de la nivel național.

(55) În plus, se susține că aeroportul Lelystad nu îndeplinește în prezent cerințele referitoare la o infrastructură de transport și la servicii de transport public adecvate, în special la anumite perioade din zi (orele 6:00 și 23:00) când nu există suficiente conexiuni de transport public. Mai mult, la orele de vârf, transferul între cele două aeroporturi durează peste 90 de minute. Limitarea numărului de mișcări pe aeroportul Lelystad (4 000 în 2020) și faptul că aeroportul nu este deschis transportatorilor aerieni specializați în traficul de la punct la punct care nu dețin în prezent sloturi orare pe aeroportul Schiphol aduc prejudicii oportunităților comerciale ale acestora.

(56) Unele părți interesate susțin că proiectul de NRT contravine regulamentului privind sloturile orare, întrucât respectivul regulament permite acordarea de priorități numai în cadrul alocării sloturilor prin norme locale, iar NRT nu poate crea priorități. Mai mult, regulamentul privind sloturile orare nu permite asocierea sloturilor cu destinațiile.

(57) Majoritatea părților interesate menționează impactul fonic pe care îl va avea dezvoltarea ulterioară a aeroportului Lelystad, întrucât spațiul aerian al Țărilor de Jos este plin și este necesar să se evite ca traficul aerian de pe un aeroport să interfereze cu traficul de pe alt aeroport. Părțile interesate impută această situație întârzierii acumulate de autoritățile neerlandeze în acțiunea de reclasificare a spațiului aerian. Prin urmare, există o constrângere din cauza căreia zborurile către aeroportul Lelystad se efectuează la altitudini mai joase, ceea ce mărește nivelul de zgomot. În plus, importanța economică a funcției de hub a aeroportului Schiphol este pusă la îndoială prin trimitere la raportul Consiliului pentru mediu și infrastructură.

(58) Mai mult, părțile interesate menționează impactul aeronavelor mari asupra siturilor protejate (specii sălbatice, în special păsări) și responsabilitatea autorităților neerlandeze de a evita măsurile care deteriorează starea habitatelor naturale.

([16]) Grupul KLM include filialele Transavia și Martinair, pe care le deține integral. În 2004, KLM a fuzionat cu Air France.

([17]) SkyTeam este o alianță de transportatori aerieni care include în prezent 20 de membri și oferă acces la 1 074 de destinații din întreaga lume.

([18]) Grupul KLM deține peste 55 % din totalul de sloturi anuale la Schiphol. Cifre puse la dispoziție de autoritatea de coordonare a aeroporturilor din Țările de Jos (coordonatorul de sloturi).

(59) Majoritatea părților interesate consideră că proiectul de NRT are un impact semnificativ în domeniul sustenabilității mediului. Pe baza unei evaluări a impactului asupra mediului (EIM) efectuată în 2014, autoritățile neerlandeze au acordat o autorizație pentru construirea și, apoi, funcționarea aeroportului Lelystad. Cu toate acestea, anumite date necesare pentru calculul impacturilor posibile au fost greșite (cum ar fi tipurile de aeronave și nivelurile de zgomot asociate).

(60) Comisia nu a primit de la părțile interesate nicio observație care să exprime sprijinul acestora pentru proiectul de NRT.

4. CONDIȚIILE PREVĂZUTE LA ARTICOLUL 19 DIN REGULAMENTUL (CE) NR. 1008/2008

(61) Articolul 19 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 prevede că exercitarea drepturilor de trafic face obiectul normelor Uniunii, naționale, regionale și locale publicate referitoare la siguranță, securitate, protecția mediului și alocarea sloturilor.

(62) Articolul 19 alineatul (2) prevede că un stat membru, după consultarea părților interesate, poate reglementa, fără discriminare între destinațiile situate în interiorul Uniunii sau pe criterii de naționalitate sau identitate a transportatorului aerian, repartizarea traficului aerian între aeroporturi care îndeplinesc următoarele condiții:

(a) aeroporturile deservesc același oraș sau aceeași conurbație;

(b) aeroporturile sunt deservite de o infrastructură de transport corespunzătoare care oferă, în măsura posibilului, o conexiune directă care permite accesul la aeroport într-un interval de 90 de minute inclusiv, acolo unde este necesar, pe o bază transfrontalieră;

(c) aeroporturile sunt legate între ele și cu orașul sau conurbația pe care o deservesc prin servicii de transport public frecvente, fiabile și eficiente; precum și

(d) aeroporturile oferă transportatorilor aerieni serviciile necesare și nu le prejudiciază în mod nejustificat oportunitățile comerciale.

(63) Repartizarea traficului aerian între aeroporturile în cauză trebuie să respecte principiile proporționalității și transparenței și să se bazeze pe criterii obiective.

(64) Articolul 19 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 prevede că statul membru în cauză informează Comisia cu privire la intenția sa de a reglementa repartizarea traficului aerian sau de a schimba o normă existentă de repartizare a traficului. Același alineat prevede, de asemenea, că Comisia analizează aplicarea alineatelor (1) și (2) ale articolului menționat și, în termen de șase luni de la primirea informațiilor din partea statului membru și după ce a solicitat un aviz comitetului menționat la articolul 25 din regulament, decide dacă statul membru poate aplica măsurile în cauză. Potrivit aceleiași dispoziții, decizia Comisiei se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, iar măsurile nu se aplică înainte de publicarea aprobării Comisiei.

5. EVALUAREA COMISIEI

5.1. Cerințe procedurale: consultarea părților interesate

(65) În conformitate cu articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, adoptarea unei decizii de repartizare a traficului aerian între aeroporturi necesită, în prealabil, o „consultare cu părțile interesate”. Autoritățile din Țările de Jos au publicat proiectul de NRT oferind părților interesate, inclusiv transportatorilor aerieni și aeroporturilor vizate, posibilitatea de a-și prezenta opiniile între 16 ianuarie și 6 februarie 2019. Modificările ulterioare ale proiectului, introduse în perspectiva comunicării acestuia către Comisie, se limitează la luarea în considerare a anumitor preocupări ridicate de părțile interesate.

(66) Din cele de mai sus rezultă că autoritățile neerlandeze au îndeplinit cerința unei consultări prealabile cu părțile interesate.

5.2. Cerințe de fond

5.2.1. *Eligibilitatea aeroporturilor Schiphol și Lelystad pentru repartizarea traficului în temeiul articolului 19 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008*

(67) La primul paragraf, articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 stabilește mai multe cerințe pe care trebuie să le îndeplinească un set de aeroporturi pentru a fi eligibile pentru repartizarea traficului.

(68) În ceea ce privește articolul 19 alineatul (2) litera (a) primul paragraf din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, autoritățile neerlandeze afirmă că aeroporturile deservesc conurbația Randstad. Potrivit articolului 2 punctul 22 din regulamentul menționat, „conurbație" înseamnă o așezare urbană constituită din mai multe orașe sau localități care, sub efectul creșterii demografice și al extinderii, s-au unit și formează o singură zonă construită unitară. Conurbația Randstad este situată în regiunea central-vestică a Țărilor de Jos și constă în principal din cele mai mari patru orașe neerlandeze (Amsterdam, Rotterdam, Haga și Utrecht) și zonele limitrofe ale acestora. Randstad constituie o conurbație în sensul definiției citate mai sus și este deservită de cele două aeroporturi. Faptul că anumite zone agricole sunt situate între zona construită și aeroportul Lelystad este irelevant în sensul cerinței prevăzute la articolul 19 alineatul (2) primul paragraf litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

(69) În ceea ce privește articolul 19 alineatul (2) primul paragraf litera (b) din regulament, aeroporturile sunt deservite de o infrastructură de transport corespunzătoare care oferă, în măsura posibilului, o conexiune directă care permite accesul la aeroport într-un interval de 90 de minute inclusiv, acolo unde este necesar, pe o bază transfrontalieră. Atât la aeroportul Schiphol, cât și la aeroportul Lelystad se poate ajunge din toate cele patru orașe ale conurbației pe cale rutieră, aproape în întregime pe autostrăzi. Potrivit autorităților neerlandeze, timpul de călătorie din oricare dintre cele patru orașe ale conurbației nu depășește 90 de minute. Având în vedere dimensiunea conurbației, se va ajunge mai ușor la unul dintre cele două aeroporturi decât la celălalt, în funcție de locul din care pornește călătorul. Totuși, acest fapt nu exclude respectarea articolului 19 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008. În plus, deși în anumite condiții de trafic este posibil să nu se poată ajunge la niciunul dintre cele două aeroporturi în 90 de minute, incertitudinile de acest fel sunt inevitabile în acest context și nu împiedică nici îndeplinirea cerinței în cauză, și anume ca această conexiune să fie asigurată „în măsura posibilului" ([19]).

(70) De asemenea, aeroportul Schiphol este deservit de o conexiune feroviară, la fel ca și gara Lelystad, de la care va fi instituit în timp util un serviciu de transfer cu autobuzul către aeroportul Lelystad (a se vedea considerentul următor din prezenta decizie). De exemplu, potrivit afirmațiilor autorităților neerlandeze, timpul de călătorie cu trenul între gara centrală Lelystad, pe de o parte, și gara centrală Amsterdam și aeroportul Schiphol, pe de altă parte, este de 42, respectiv 38 de minute, în timp ce călătoria cu autobuzul între gara centrală Lelystad și aeroportul Lelystand va dura zece minute.

(71) În concluzie, se poate reține că cerințele de la articolul 19 alineatul (2) primul paragraf litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 sunt îndeplinite.

(72) Articolul 19 alineatul (2) litera (c) primul paragraf din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 impune ca aeroporturile vizate să fie conectate între ele și cu Amsterdam și conurbația acestuia prin servicii de transport public frecvente, fiabile și eficiente. Conexiunile feroviare existente le permit pasagerilor să ajungă la aeroportul Schiphol și la gara centrală Lelystad prin servicii de transport cu trenul frecvente și fiabile. În ceea ce privește aeroportul Lelystad, îndeplinirea cerinței menționate mai sus depinde doar de instituirea unui serviciu de transport cu autobuzul adecvat între gara centrală Lelystad și aeroportul Lelystad. Potrivit autorităților neerlandeze, acest serviciu va fi creat înainte de deschiderea aeroportului Lelystad pentru operațiuni comerciale, autobuzele deservind aeroportul la intervale de treizeci de minute. Prin urmare, cerința prevăzută la articolul 19 alineatul (2) litera (c) trebuie să fie considerată ca fiind îndeplinită.

(73) În conformitate cu articolul 19 alineatul (2) litera (d) primul paragraf din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, aeroporturile furnizează serviciile necesare transportatorilor aerieni. În special, aeroportul Lelystad este potrivit pentru operarea traficului ICAO/EASA CAT C, inclusiv cu aeronave precum Boeing 737 și Airbus A320/321. Acesta va fi deschis traficului între orele 6:00 și 23:00. Aeroportul va asigura servicii de handling la sol și de handling al pasagerilor, obișnuite pentru acest tip de aeroport.

([19]) În plus, autoritățile neerlandeze au decis deja să lărgească autostrada A6 spre aeroportul Lelystad de la două la trei benzi pe sens și să construiască o ieșire către aeroport începând cu 2021, toate acestea facilitând și mai mult accesul la aeroport.

(74) În mod similar, proiectul de NRT nu prejudiciază în mod nejustificat oportunitățile comerciale ale transportatorilor aerieni, în conformitate cu articolul 19 alineatul (2) litera (d) primul paragraf din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008. Pe lângă faptele prezentate la considerentul 73 de mai sus, Comisia observă că orice transfer către aeroportul Lelystad are loc în mod voluntar, întrucât proiectul de NRT nu prevede nicio obligație în acest sens. Sloturile orare de pe aeroportul Schiphol la care s-a renunțat pot fi utilizate în continuare de același transportator sau grup de transportatori aerieni pentru un zbor către o destinație de transfer de la aeroportul în cauză sau, dacă revin în baza de sloturi, pot fi utilizate de un alt transportator. Faptul că aeroportul Lelystad este rezervat cu prioritate pentru traficul specific transferat de pe aeroportul Schiphol nu poate fi considerat ca prejudiciind în mod nejustificat oportunitățile comerciale ale transportatorilor aerieni care intenționează să utilizeze aeroportul Lelystad fără un astfel de transfer. Această restricție rezidă în caracterul prezentului proiect de NRT, menit să atenueze constrângerile de capacitate pe aeroportul Schiphol prin transferul voluntar de trafic către aeroportul Lelystad ([20]). Măsura în care această situație este compatibilă, în special, cu principiul proporționalității este evaluată mai jos (a se vedea secțiunea 5.2.2 din prezenta decizie).

5.2.2. *Proporționalitate, transparență, criterii obiective și nediscriminare*

5.2.2.1. Observații preliminare

(75) Cerințele prevăzute la articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, referitoare la proporționalitate, transparență, caracterul obiectiv al criteriilor aplicate, precum și la nediscriminare, implică faptul că traficul poate fi repartizat între aeroporturi doar pe baza unor obiective legitime, fără a limita totuși opțiunile statelor membre la un obiectiv mai specific.

(76) Având în vedere condițiile stabilite la articolul 7 din proiectul de decret, prezenta decizie se limitează la repartizarea traficului în limita a 10 000 de sloturi prioritare pe aeroportul Lelystad în temeiul articolului 2 alineatele (2) și (3) din proiectul de decret.

(77) Obiectivul invocat de autoritățile neerlandeze în sprijinul proiectului de măsură constă în întărirea rolului aeroportului Schiphol drept unul dintre principalele huburi ale Uniunii, în condițiile în care acest aeroport a atins limita de capacitate de 500 000 de mișcări de zboruri pe an stabilită prin Acordul Alders (a se vedea considerentul 24 de mai sus). Obiectivul în cauză se numără printre obiectivele care pot fi urmărite în mod legitim în temeiul articolului 19 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008. În deciziile anterioare bazate pe articolul 8 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului ([21]), respectiv Deciziile nr. 95/259/CE ([22]), 98/710/CE ([23]) și 2001/163/CE ([24]) ale Comisiei, precum și în comunicarea sa „Politica externă a UE în domeniul aviației – Abordarea provocărilor viitoare" ([25]), Comisia a recunoscut legitimitatea unei politici active de planificare a aeroporturilor, atât timp cât aceasta respectă principiile generale ale dreptului UE. O astfel de politică de planificare ar putea avea în vedere o gamă largă de factori considerați prioritari de autoritățile competente. Măsurile concrete care trebuie adoptate pentru punerea în aplicare a politicii de planificare a aeroporturilor pot varia, de asemenea, de la un aeroport la altul. Un stat membru poate dori în mod legitim să promoveze dezvoltarea unui aeroport pe teritoriul său în detrimentul celorlalte aeroporturi situate pe acest teritoriu. Într-un astfel de caz, chiar și doar simpla impunere de restricții privind accesul la aceste alte aeroporturi poate constitui un mijloc rezonabil de urmărire a obiectivului menționat. Cu toate acestea, principiile proporționalității, transparenței și nediscriminării prevăzute la articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 trebuie respectate în legătură cu normele precise care urmăresc îndeplinirea unui astfel de obiectiv legitim.

([20]) Pentru o situație similară, a se vedea Decizia 95/259/CE a Comisiei din 14 martie 1995 privind o procedură referitoare la aplicarea Regulamentului (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului (Cazul VII/AMA/9/94 – normele franceze de repartizare a traficului pentru sistemul aeroportuar din Paris) (JO L 162, 13.7.1995, p. 25), secțiunea VI.

([21]) Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare (JO L 240, 24.8.1992, p. 8).

([22]) A se vedea nota de subsol 20.

([23]) Decizia 98/710/CE a Comisiei din 16 septembrie 1998 privind o procedură referitoare la aplicarea Regulamentului (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului (Cazul VII/AMA/11/98 – normele italiene de repartizare a traficului pentru sistemul aeroportuar din Milano) (JO L 337, 12.12.1998, p. 42), considerentul 45.

([24]) Decizia 2001/163/CE a Comisiei din 21 decembrie 2000 privind o procedură referitoare la aplicarea Regulamentului (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului (Cazul TREN/AMA/12/00 – normele italiene de repartizare a traficului pentru sistemul aeroportuar din Milano) (JO L 58, 28.2.2001, p. 29), considerentul 45.

([25]) Politica externă a UE în domeniul aviației – Abordarea provocărilor viitoare, COM(2012) 556 final, din 27 septembrie 2012.

5.2.2.2. Proporționalitate, transparență și criterii obiective

(78) Normele prezentate de autoritățile neerlandeze au scopul de a crea posibilități de înlocuire a anumitor zboruri de pe aeroportul Schiphol cu alte zboruri, mai potrivite pentru a îmbunătăți funcția de hub a acestui aeroport. În acest sens, autoritățile fac o distincție între „zboruri de transfer" și „zboruri de la punct la punct". Conform proiectului de NRT, o destinație este menționată ca „zbor de transfer" dacă, în medie, cel puțin 10 % dintre pasagerii care zboară de la aeroportul Schiphol către această destinație au aterizat anterior pe aeroportul Schiphol, în perioadele de referință de cinci ani menționate, cu condiția să fi fost operate peste zece zboruri pe an în cei trei ani anteriori publicării clasificării.

(79) În schimb, „zborurile de la punct la punct" sunt caracterizate printr-un procent mediu al zborurilor de transfer din totalul zborurilor de pe aeroportul Schiphol spre destinația vizată mai mic de 10 % în perioada de cinci ani calendaristici menționată, cu condiția să fi fost operate peste zece zboruri pe an în cei trei ani anteriori publicării clasificării.

(80) Articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 nu exclude stabilirea unor astfel de praguri pentru repartizarea traficului între aeroporturi. Nivelul pragului ales pentru a determina dacă o destinație implică un număr critic de pasageri care se transferă între zboruri pe aeroport poate fi, în principiu, în măsură să direcționeze traficul relevant către aeroportul respectiv și nu depășește neapărat ceea ce este necesar în acest scop.

(81) Cu toate acestea, pentru a se asigura faptul că aceste praguri conduc la rezultate proporționale, în conformitate cu articolul 19 alineatul (2) al doilea paragraf din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, respectivele praguri trebuie să se bazeze pe o evaluare obiectivă a măsurii în care își ating obiectivul vizat și a modului în care reușesc acest lucru, și anume, în cazul de față, menținerea și dezvoltarea aeroportului Schiphol ca hub. În acest sens, statele membre dispun de un anumit grad de apreciere. Întrucât diferite praguri pot conduce la efecte diferite, statul membru în cauză trebuie să examineze cu atenție aceste efecte înainte de a adopta un anumit prag.

(82) Studiul realizat de SEO Amsterdam Economics ([26]) concluzionează că „un prag de transfer redus conduce la o denaturare limitată a pieței, în timp ce pragurile mai mari conduc la un rezultat mai selectiv, dar și mai eficient". Studiul utilizează un prag de 10 % ca punct de plecare și compară efectele pragurilor alternative. În cazul în care NRT s-ar referi la acest prag, zborurile KLM ar constitui zboruri de la punct la punct într-o măsură substanțială, și anume până la aproape […] mișcări de aeronave ([…] rute) pe an. Un prag foarte mic (de maximum 4 %) nu ar produce nicio diferență majoră pentru KLM […], în timp ce în special transportatorii de agrement ar fi afectați într-o măsură substanțială. Față de un prag de 10 %, aceștia ar pierde oportunitățile de a obține o prioritate pe aeroportul Lelystad în scopul mutării traficului pe acest aeroport. Cu un prag de maximum 8 %, KLM ar fi afectată doar într-o măsură moderată comparativ cu scenariul de 10 %, respectiv […]. Dacă pragul ar fi stabilit la 15 %, KLM ar intra în sfera NRT într-o măsură considerabil mai mare (peste […] de mișcări suplimentare de aeronave), respectiv, în sens absolut, mai mult decât toate companiile aeriene a căror bază de reședință este aeroportul Schiphol. La un prag de 15 %, aproximativ […] % din zborurile Transavia dinspre aeroportul Schiphol s-ar califica drept zboruri de transfer, în timp ce la un prag foarte mic, și anume 2 %, peste […] % din zborurile Transavia dinspre aeroportul Schiphol ar intra în această categorie, ceea ce ar presupune că compania aeriană deservește un număr relativ mare de destinații, doar câteva implicând zboruri de transfer. În ceea ce privește alți concurenți, studiul arată că aproape […] % din traficul generat de Easyjet pe aeroportul Schiphol atinge pragul de 15 %. Cu un prag la acest nivel, dintre toți transportatorii care utilizează aeroportul Schiphol ca bază de reședință, Tuifly și Corendon ar avea cele mai puține oportunități de a obține o prioritate pe aeroportul Lelystad în vederea mutării traficului pe acest aeroport.

(83) Având în vedere această analiză, autoritățile neerlandeze au fost îndreptățite să concluzioneze că un prag de 10 % stabilește un echilibru adecvat. Pentru 2 % din mișcările curente de pe aeroportul Schiphol, acest prag oferă posibilitatea de a muta zboruri „de la punct la punct" pe aeroportul Lelystad, cu o înlocuire ulterioară pe aeroportul Schiphol prin „zboruri de transfer". O serie de operatori aerieni ar putea beneficia de aceste condiții cu certitudine ([27]).

(84) În acest sens, se poate considera că pragul este în măsură să atingă obiectivul stabilit și că nu depășește ceea ce este necesar în acest scop.

([26]) A se vedea considerentul 41 de mai sus.

([27]) Constatările studiului se referă la destinații cunoscute și nu iau în considerare posibilitățile transportatorilor de a demonstra că alte destinații se califică în egală măsură ca destinații de transfer. A se vedea considerentul 90 de mai jos.

(85) În ceea ce privește celelalte elemente ale proiectului de NRT, se reamintește, în primul rând, că orice transfer de zboruri de la aeroportul Schiphol la aeroportul Lelystad are un caracter voluntar. În al doilea rând, prioritatea acordată transportatorilor în cauză pe aeroportul din Lelystad, menită să sporească posibilitatea efectuării unui astfel de transfer, este limitată la 10 000 de sloturi orare. O posibilă extindere la 25 000 de sloturi va fi decisă separat, în urma unei evaluări, și se va aplica numai după o nouă aprobare din partea Comisiei. În al treilea rând, articolul 3 din proiectul de decret asigură faptul că prioritatea acordată astfel este disponibilă numai transportatorilor care contribuie la îmbunătățirea funcției de hub a aeroportului Schiphol – obiectivul final al proiectului de NRT – și anume prin conversia sloturilor în vederea utilizării lor exclusive pentru zboruri de transfer. În mod specific, articolul 3 alineatele (2)-(4) asigură faptul că NRT își îndeplinesc obiectivul, în mod independent de mobilitatea sloturilor (disponibilă în temeiul regulamentului privind sloturile orare) și independent de modificările numărului total de sloturi deținute de transportatorul sau grupul de transportatori în cauză.

(86) Toate criteriile stabilite în proiectul de NRT sunt obiective și transparente.

5.2.2.3. Nediscriminare

(87) Articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 prevede ca orice normă de repartizare a traficului să fie liberă de discriminări între destinațiile din interiorul Uniunii și de discriminări pentru motive de naționalitate sau de identitate a transportatorilor aerieni. Aceste două interdicții sunt expresii ale principiului general al egalității de tratament. Potrivit jurisprudenței consecvente a Curții de Justiție a Uniunii Europene ([28]), acest principiu impune ca situațiile comparabile să nu fie tratate diferit, iar situațiile diferite să nu fie tratate în același mod decât dacă un astfel de tratament este justificat în mod obiectiv.

— **Lipsa discriminării între destinațiile din Uniune**

(88) Proiectul de NRT face distincția între „zboruri de la punct la punct” și „zboruri de transfer” doar în măsura în care se referă la posibilitatea de a transfera mișcări de la aeroportul Schiphol la aeroportul Lelystad, beneficiind totodată de un grad de prioritate pe aeroportul din urmă. În afară de „zborurile cu risc” care, din motive de securitate, pot fi gestionate doar pe aeroportul Schiphol, această distincție nu poate fi separată de obiectivul legitim de consolidare a aeroportului Schiphol ca aeroport-hub. Astfel cum s-a explicat mai sus, proiectele de NRT sunt în măsură să contribuie la acest obiectiv și nu depășesc ceea ce este necesar pentru aceste scopuri, criteriile rezultate având, astfel, un caracter obiectiv. Drept urmare, distincția poate fi considerată ca fiind justificată în mod obiectiv și nu poate fi considerată, în sine, discriminatorie.

(89) În acest context, Comisia observă că criteriile stabilite de autoritățile neerlandeze pentru a face distincția între cele două tipuri diferite de destinații asigură faptul că toate destinațiile care au același efect asupra funcției de hub a aeroportului Schiphol sunt tratate în mod egal.

(90) Acest lucru este valabil și pentru destinațiile care nu sunt incluse în anexa 1 la proiectul de ordin deoarece nu ating pragul de 10 % pentru proporția de pasageri în transfer, pe baza informațiilor deținute până în prezent de autoritățile neerlandeze. Transportatorii pot obține într-adevăr tratarea uneia sau mai multor destinații ca destinații de transfer pe baza datelor relevante, inclusiv a previziunilor adecvate, și inclusiv a datelor referitoare la alte aeroporturi europene [a se vedea articolul 1 alineatele (3) și (4) și articolul 3 din proiectul de ordin] ([29]). Termenii acestor norme sunt de așa natură încât oferă transportatorilor cele mai ample posibilități de a-și justifica revendicările în acest sens, inclusiv prin utilizarea datelor referitoare la zborurile de legătură organizate individual ([30]) sau a datelor colectate de aeroport.

(91) În consecință, se poate concluziona că proiectul de NRT nu prezintă discriminări între destinațiile din Uniune.

— **Lipsa discriminării pentru motive de naționalitate sau de identitate a transportatorilor aerieni**

(92) Criteriile definite pentru a face distincție între destinații, care au un caracter obiectiv, având în vedere obiectivul urmărit de măsură, asigură faptul că nu există nicio discriminare pentru motive de naționalitate sau de identitate a transportatorului aerian. Toți transportatorii aerieni sunt tratați în mod egal, pe baza acelorași criterii.

([28]) De exemplu, hotărârea din 30 septembrie 2010 pronunțată în cauza *Uzonyi*, C-133/09, ECLI:EU:C:2010:563, punctul 31.
([29]) A se vedea considerentele 15 și 16 de mai sus.
([30]) Prin astfel de instrumente, un pasager poate rezerva două zboruri succesive și, la nevoie, poate beneficia de o asigurare, respectiv pentru un zbor de înlocuire sau pentru cazare la hotel, în cazul în care acest lucru devine necesar din cauza întârzierilor, a anulării sau a reprogramării zborurilor. „Dohop” (https://www.dohop.com/) și „Kiwi” (https://www.kiwi.com/en/pages/content/about/) sunt furnizori de astfel de servicii cunoscuți pe scară largă.

(93) Astfel cum s-a explicat în detaliu mai sus, articolul 3 din proiectul de decret asigură faptul că prioritatea acordată pe aeroportul Lelystad este disponibilă numai transportatorilor care contribuie la îmbunătățirea funcției de hub a aeroportului Schiphol – obiectivul final al proiectului de NRT – și anume prin conversia sloturilor în vederea utilizării lor exclusive pentru zboruri de transfer.

5.2.3. *Respectarea normelor Uniunii privind alocarea sloturilor*

(94) Potrivit articolului 19 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, exercitarea drepturilor de trafic face obiectul normelor aplicabile ale Uniunii, în special al celor referitoare la alocarea sloturilor. Acest aspect este abordat în prezent în regulamentul privind sloturile orare.

(95) Potrivit autorităților neerlandeze, analiza efectuată în conformitate cu articolul 3 din regulamentul privind sloturile orare arată că va exista un deficit de capacitate la Lelystad din momentul în care aeroportul respectiv se va deschide pentru operațiuni comerciale. În consecință, acesta va fi desemnat ca aeroport coordonat în conformitate cu dispoziția menționată.

(96) Alocarea sloturilor pe aeroporturile coordonate trebuie să fie conformă cu celelalte dispoziții din regulamentul respectiv, în special cu articolele 8-10.

(97) Articolul 2 alineatul (2) din proiectul de decret precizează că prioritatea prevăzută de această dispoziție „nu aduce atingere regulamentului privind sloturile orare”. Drept urmare, astfel cum se precizează în nota explicativă a proiectului de decret, acesta se va aplica numai în cazul solicitărilor care rămân contradictorii în urma aplicării criteriilor general aplicabile prevăzute în regulamentul menționat.

(98) În acest sens, se face trimitere la articolul 10 alineatul (6) din regulamentul privind sloturile orare. Potrivit respectivei dispoziții, prioritatea stabilită de aceasta în favoarea noilor participanți la un aeroport coordonat „nu aduce atingere articolului 8 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92”. Articolul 8 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 a fost înlocuit cu articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, care este temeiul juridic actual pentru stabilirea (și evaluarea de către Comisie a) normelor de repartizare a traficului. Drept urmare, prioritatea poate fi adaptată în contextul repartizării traficului, stabilită în temeiul articolului 19 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, cu condiția ca această adaptare să se limiteze la ceea ce este strict necesar pentru atingerea obiectivului normelor de repartizare a traficului în cauză.

(99) În cazul de față, norma de prioritate prevăzută la articolul 2 alineatul (2) din proiectul de decret se stabilește numai după ce au fost aplicate criteriile de prioritate din regulamentul privind sloturile orare și se limitează la sloturile reglementate de norme până în prezent, care corespund unui număr de 10 000 de mișcări ([31]). Această adaptare a priorității nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului proiectului de NRT și, prin urmare, este compatibilă cu regulamentul privind sloturile orare.

(100) De asemenea, norma prevăzută la articolul 3 din proiectul de decret potrivit căreia sloturile orare care au făcut obiectul articolului 2 alineatul (2) pe aeroportul Schiphol pot fi utilizate numai pentru zboruri de transfer este inerentă repartizării traficului, constituind în fapt o caracteristică tipică pentru orice astfel de repartizare. Prin urmare, aceasta trebuie considerată, de asemenea, ca fiind compatibilă cu regulamentul privind sloturile orare.

5.2.4. *Respectarea altor norme ale Uniunii*

(101) Comisia observă că singurul obiect al evaluării care urmează să fie efectuată în temeiul articolului 19 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 este norma națională care „reglementează repartizarea traficului aerian” [articolul 19 alineatul (3) primul paragraf]. În ceea ce privește respectarea alineatului (1) din acest articol, faptul că aeroportul Lelystad se va deschide pentru operațiuni comerciale la un anumit moment, precum și amploarea acestei inaugurări în ceea ce privește operațiunile posibile constituie premise necesare pentru această repartizare a traficului. Aceste elemente nu fac parte din repartizarea în sine. Condițiile de repartizare a traficului în sine nu pot avea niciun efect negativ asupra respectării normelor Uniunii referitoare la „siguranță”, „securitate” și „protecția mediului” menționate la articolul 19 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008. Drept urmare, nu există probleme de incompatibilitate cu această dispoziție în ceea ce privește elementele menționate.

6. **CONCLUZIE**

(102) În concluzie, pe baza unei evaluări a faptelor și a ipotezelor conținute în notificarea trimisă de autoritățile neerlandeze, Comisia consideră că normele preconizate de repartizare a traficului sunt compatibile cu articolul 19 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008,

([31]) Astfel cum s-a explicat mai sus (la considerentele 12 și 85), o extindere a numărului de sloturi în cauză la aeroportul Lelystad va avea loc numai după o evaluare a regimului și în urma unei aprobări separate din partea Comisiei. Regimul vizat de prezenta decizie se limitează la numărul de 10 000 de sloturi menționat mai sus.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articol unic

Se aprobă măsurile prevăzute în proiectul de decret ministerial și în proiectul de ordin al ministrului infrastructurii și apelor privind repartizarea traficului aerian între aeroportul Lelystad și aeroportul Schiphol, astfel cum au fost notificate Comisiei la 29 martie 2019 și modificate prin scrisorile din 3 iulie 2019 și 11 iulie 2019.

Prezenta decizie se adresează Regatului Țărilor de Jos.

Adoptată la Bruxelles, 24 septembrie 2019.

Pentru Comisie
Violeta BULC
Membru al Comisiei