ROZHODNUTIA

VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2019/1585

z 24. septembra 2019

o stanovení pravidiel rozloženia prevádzky v súlade s článkom 19 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 pre letiská Amsterdam Schiphol a Amsterdam Lelystad

[oznámené pod číslom C(2019) 6816]

(Iba holandské znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve ([1]), najmä na jeho článok 19 ods. 3,

po porade s výborom uvedeným v článku 25 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1008/2008,

keďže:

1. POSTUP

(1) Po predchádzajúcom oznámení, ktoré bolo následne stiahnuté ([2]), holandské orgány informovali Komisiu e-mailom z 25. marca 2019 ([3]) v súlade s článkom 19 ods. 3 nariadenia (ES) č. 1008/2008 o svojom zámere stanoviť určité pravidlá rozloženia prevádzky pre letiská Amsterdam Schiphol a Amsterdam Lelystad v Holandsku (ďalej len „letisko Schiphol“ alebo „Schiphol“ a „letisko Lelystad“ alebo „Lelystad“) prijatím návrhu ministerskej vyhlášky a návrhu nariadenia ministra pre infraštruktúru a hospodárenie s vodami. Holandské orgány zaslali e-mailom z 29. marca 2019 ([4]) zmenené znenie návrhu ministerskej vyhlášky a návrhu nariadenia ministra pre infraštruktúru a hospodárenie s vodami ([5]), ako aj ďalšie prvky, ktoré už boli obsiahnuté v oznámení z 25. marca 2019.

(2) Informácie, ktoré predložili holandské orgány, obsahovali ako prílohy štyri štúdie: 1. dopyt po kapacite na letisku Schiphol v roku 2023; 2. dopyt po kapacite na letisku Schiphol v roku 2030; 3. sekundárne obchodovanie na letisku Schiphol ([6]); a 4. rozdelenie prevádzky leteckých spoločností.

(3) Komisia uverejnila zhrnutie plánovaných pravidiel rozloženia prevádzky 12. apríla 2019 v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([7]) a vyzvala zainteresované strany, aby predložili pripomienky.

(4) Holandské orgány listami z 3. júla 2019 ([8]) a 11. júla 2019 ([9]) predložili zmenu oznámenia s cieľom zohľadniť obavy vznesené útvarmi Komisie. Tým istým listom z 11. júla 2019, ako aj e-mailom zo 16. júla 2019 ([10]) holandské orgány oznámili ďalšie skutkové okolnosti týkajúce sa oznámenia, a to v súvislosti s dostupnosťou letísk, ako aj so zámermi týchto orgánov týkajúcich sa harmonogramu, v rámci ktorého by sa letisko Lelystad otvorilo na obchodnú prevádzku.

([1]) Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3.
([2]) Holandské orgány 12. júla 2018 oznámili Komisii prvý súbor pravidiel rozloženia prevádzky pre letiská Schiphol a Lelystad. Holandské orgány stiahli toto oznámenie 4. decembra 2018.
([3]) Registrované pod ref. č. Ares (2019)2057632.
([4]) Registrované pod ref. č. Ares (2019)2256246.
([5]) Aanmelding verkeersverdelingsregel voor de Nederlandse luchthavens Lelystad Airport en Schiphol.
([6]) Tri štúdie vykonala konzultačná spoločnosť Seo Amsterdam Economics.
([7]) Ú. v. EÚ C 136, 12.4.2019, s. 26.
([8]) Registrované pod ref. č. Ares (2019)4236859.
([9]) Registrované pod ref. č. Ares (2019)4595066.
([10]) Registrované pod ref. č. Ares (2019)4595552.

2. OPIS OPATRENIA A CIEĽA STANOVENÉHO HOLANDSKÝMI ORGÁNMI

2.1. Opis opatrenia

(5) Návrh pravidiel rozloženia prevádzky medzi letiskami Schiphol a Lelystad pozostáva z týchto prvkov:

a) Letisko Lelystad, ktoré holandská vláda plánuje otvoriť pred koncom roku 2020 na obchodnú prevádzku, bude určené ako koordinované letisko v zmysle nariadenia Rady (EHS) č. 95/93 ([11]) (ďalej len „nariadenie o prevádzkových intervaloch“) od nadobudnutia účinnosti ministerskej vyhlášky.

b) Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie o prevádzkových intervaloch, letecký dopravca získa prednosť, keď bude požadovať prevádzkové intervaly na letisku Lelystad na vzlet alebo pristávanie, pokiaľ tento letecký dopravca:

— previedol pôvodné prevádzkové intervaly na letisku Schiphol na iného leteckého dopravcu alebo ich vrátil koordinátorovi prevádzkových intervalov, alebo

— zaviaže sa, že bude odteraz využívať pôvodné prevádzkové intervaly na letisku Schiphol na prevádzkovanie prestupných letov.

c) Pravidlo opísané v písmene b) sa uplatňuje iba na prevádzkové intervaly na letisku Schiphol, ktoré sa používali v predchádzajúcom zodpovedajúcom období plánovania alebo najmenej v troch zo štyroch predchádzajúcich zodpovedajúcich období plánovania na vykonávanie letov medzi dvoma bodmi.

(6) „Prestupné lety“ a „lety medzi dvoma bodmi“ sa majú vymedziť v nariadení ministra pre infraštruktúru a hospodárenie s vodami. Okrem toho by sa mali stanoviť pravidlá týkajúce sa kritérií, ktoré majú tieto lety spĺňať. Lety by sa mali klasifikovať podľa týchto kritérií každé dva roky a každá nová klasifikácia by sa mala oznámiť najmenej jeden rok pred nadobudnutím účinnosti. Návrh nariadenia založený na tomto splnomocnení je súčasťou oznámeného opatrenia (pozri odôvodnenia 13 až 21 nižšie).

(7) V návrhu pravidiel rozloženia prevádzky sa nevyžaduje, aby si dni a časy kapacity využívanej na letisku Lelystad na jednej strane a príslušných prevádzkových intervalov na letisku Schiphol na strane druhej, ktoré sú prevedené, vrátené alebo inak využívané v súlade s pravidlom opísaným v odôvodnení (5) písm. b), museli zodpovedať.

(8) Letecký dopravca, ktorý sa odvoláva na článok 2 ods. 2 návrhu vyhlášky [t. j. pravidlo uvedené v odôvodnení 5 písm. b)], musí o tom informovať ministra, koordinátora prevádzkových intervalov a v príslušnom prípade prijímajúceho leteckého dopravcu a uviesť, o ktoré prevádzkové intervaly na letisku Schiphol ide. Letecký dopravca musí v rámci informovania ministra preukázať, že sú splnené požiadavky uvedené v článku 2 ods. 5 návrhu vyhlášky [odôvodnenie 5 písm. c)].

(9) Podľa článku 3 ods. 1 návrhu vyhlášky sa pôvodné prevádzkové intervaly, na ktoré sa vzťahuje článok 2 ods. 2 [opísané v odôvodnení 5 písm. b)], používajú výlučne na prestupné lety.

(10) V článku 3 ods. 2, 3 a 4 ministerskej vyhlášky sa navyše uvádzajú tieto ustanovenia:

„(2) Počas obdobia uplatňovania tejto vyhlášky musí letecký dopravca, ktorý je držiteľom pôvodných prevádzkových intervalov uvedených v odseku 1, obslúžiť aspoň rovnaký počet prestupných letov ako v zodpovedajúcom plánovacom období pred získaním týchto prevádzkových intervalov, a to po ich prevode podľa článku 2 ods. 2 písm. a) alebo pred začatím uplatňovania článku 2 ods. 2 písm. b) na tieto prevádzkové intervaly po zvýšení o počet rovnajúci sa počtu týchto prevádzkových intervalov.

Odchylne od prvého pododseku a za podmienok stanovených v odseku 3 môže takýto dopravca znížiť počet prestupných letov v prípade, že sa zníži celkový počet prevádzkových intervalov, ktorých je držiteľom.

(3) Letecký dopravca, ktorý je držiteľom pôvodných prevádzkových intervalov uvedených v odseku 1, a bez toho, aby bol dotknutý tento odsek, nemôže nikdy znížiť podiel prestupných letov spomedzi všetkých letov prevádzkovaných vďaka iným prevádzkovým intervalom na letisku Schiphol vzhľadom na existujúci podiel, ktorý existoval predtým, ako dopravca získal príslušné pôvodné prevádzkové intervaly, a to po ich prevode podľa článku 2 ods. 2 písm. a) alebo pred začatím uplatňovania článku 2 ods. 2 písm. b) na tieto prevádzkové intervaly.

([11]) Ú. v. ES L 14, 22.1.1993, s. 1.

(4) Ak je držiteľom prevádzkových intervalov na letisku Schiphol viac ako jedna spoločnosť v rámci danej skupiny, ktorú tvorí:

— materská spoločnosť a všetky jej dcérske spoločnosti alebo inak

— všetky dcérske spoločnosti tej istej materskej spoločnosti,

každá takáto skupina spoločností sa na účely odsekov 2 a 3 považuje za jedného leteckého dopravcu.“

(11) Podľa článku 2 ods. 3 a 4 návrhu ministerskej vyhlášky sa priorita uvedená v jej článku 2 ods. 2 [ods. 5 písm. b)] uplatňuje na dve tranže prevádzkových intervalov na letisku Lelystad, a to do 10 000 vrátane a od 10 001 do 25 000 prevádzkových intervalov.

(12) Podľa jej článku 7 nadobúda vyhláška účinnosť dňom, ktorý sa stanoví kráľovským rozhodnutím, s výnimkou článku 2 ods. 4, ktorý nadobúda účinnosť dňom, keď Európska komisia schváli tento konkrétny odsek podľa samostatného predloženia podľa článku 19 ods. 3 nariadenia (ES) č. 1008/2008 a uverejní svoje rozhodnutie *v Úradnom vestníku Európskej únie*.

(13) V návrhu nariadenia ministra sa „prestupné lety“ vymedzujú podľa destinácie každého letu. Kritéria sú tieto:

— priemerné percento prestupov zo všetkých letov z letiska Schiphol najmenej 10 % merané za päť kalendárnych rokov pred uverejnením klasifikácie a viac ako desať letov ročne počas troch rokov pred uverejnením klasifikácie alebo

— destinácie v oblastiach vymedzených v článku 1 ods. 1 „Aanwijzingsregeling risicovluchten“, ktoré označujú takzvané „rizikové lety“, ktoré si vyžadujú colnú kontrolu.

(14) V prílohe 1 návrhu nariadenia je uvedený zoznam destinácií, ktoré zodpovedajú týmto kritériám.

(15) V súlade s článkom 1 ods. 3 návrhu nariadenia sa destinácia, ktorá nie je uvedená v prílohe 1, bude považovať za „prestupnú destináciu“ na požadované obdobie, najviac však 5 rokov, ak letecká spoločnosť dokáže odôvodniť ministrovi *ex ante*, že destinácia bude obsluhovaná jej letmi s priemerným percentom prestupov najmenej 10 % na požadovaný počet sezón.

(16) Podľa článku 1 ods. 4 návrhu nariadenia môže letecká spoločnosť v každom prípade splniť požiadavku stanovenú v odseku 3 tak, že preukáže, že destinácia je obsluhovaná letmi s priemerným percentom prestupov najmenej 10 % meraným počas piatich kalendárnych rokov predchádzajúcich žiadosti uvedenej v odseku 3, na letisku v Európskej únii.

(17) Destinácie, ktoré sa budú považovať za prestupné destinácie podľa odseku 3, sa uverejnia vo vládnom vestníku.

(18) V návrhu nariadenia ministra sa v prílohe 2 takisto uvádzajú destinácie označené ako „lety medzi dvoma bodmi“ na základe týchto kritérií:

— priemerné percento všetkých letov z letiska Schiphol menej ako 10 % merané za päť kalendárnych rokov pred uverejnením klasifikácie,

— viac ako desať letov ročne počas troch rokov pred uverejnením klasifikácie.

(19) Článok 3 návrhu nariadenia sa týka pravidiel v súvislosti s posudzovaním dôkazov o percente prestupov, ktoré sú relevantné pre uplatňovanie nariadenia.

(20) Podľa článku 3 ods. 1 sa všetky overiteľné údaje týkajúce sa percenta prestupov vo vzťahu k letom a k destináciám môžu predkladať ministrovi a budú sa zohľadňovať pri určovaní letov ako prestupných letov alebo letov medzi dvoma bodmi.

(21) V článku 3 ods. 2 sa stanovuje, že pokiaľ ide o údaje uvedené v odseku 1, cestujúci, ktorí prilietajú na letisko Schiphol a odchádzajú do 24 hodín po prílete do inej destinácie, než odkiaľ smeroval predchádzajúci let, budú v každom prípade považovaní za transferových cestujúcich.

2.2. **Cieľ opatrenia stanoveného holandskými orgánmi**

(22) Podľa holandských orgánov je cieľom návrhu pravidiel rozloženia prevádzky zvýhodniť prestupné lety, pokiaľ ide o pridelenie kapacity na letisku Schiphol. Ak by Schiphol nebol kontinentálnym a medzikontinentálnym uzlom, nebolo by možné obslúžiť rozsiahlu sieť medzikontinentálnych destinácií. Obe funkcie, teda obsluhovanie medzikontinentálnych destinácií a prevádzka v európskej sieti pre transferových cestujúcich, sú neoddeliteľné a spolu tvoria funkciu letiska Schiphol ako kontinentálneho a medzikontinentálneho uzla.

(23) Kontext tohto cieľa je limit 500 000 pohybov ročne na letisku Schiphol do konca roku 2020 stanovený v „Aldersovej dohode“. Túto dohodu uzavreli zúčastnené strany (t. j. letecký priemysel, verejné orgány a obyvatelia) v roku 2008. Jej cieľom je dosiahnuť rovnováhu medzi rastom leteckého odvetvia a životaschopnosťou, environmentálnou bezpečnosťou a udržateľnosťou.

(24) Limit 500 000 pohybov za rok na letisku Schiphol sa dosiahol už v roku 2018. Holandské orgány sa v dôsledku toho domnievajú, že kapacitu, ktorá je k dispozícii na transferovú dopravu na letisku Schiphol, možno zvýšiť len rozložením prevádzky medzi týmto letiskom a letiskom Lelystad, ktoré je schopné odbavovať lety, ktoré si nevyžadujú podmienky a vybavenie, aké sú k dispozícii na letisku Schiphol.

(25) Na tento účel by letisko Lelystad odbavovalo lety medzi dvoma bodmi doteraz odbavované na letisku Schiphol, čím by sa posilnila prestupová funkcia letiska Schiphol.

(26) V návrhu pravidiel rozloženia prevádzky sa leteckí dopravcovia nenútia presunúť svoje lety z letiska Schiphol, ale skôr sa spolieha na stimuly na presun prepravy medzi dvoma bodmi.

(27) Podľa holandských orgánov sa oznámené opatrenie musí vnímať na základe vysokého hospodárskeho a strategického významu zachovania hlavných uzlov v Únii. Podľa holandských orgánov je letisko Schiphol jedným z najväčších uzlov v severozápadnej časti Únie a hlavným pilierom hospodárstva a prepojenosti Holandska. V roku 2017 cestovalo z letiska/na letisko Schiphol 48,6 milióna cestujúcich z európskych miest a 31 % z nich prestupovalo na letisku Schiphol na iný let. Okrem toho cestovalo z letiska/na letisko Schiphol 19,7 milióna mimoeurópskych cestujúcich. Z týchto cestujúcich bolo približne 60 % transferových cestujúcich. Holandské orgány poukazujú na význam, uznaný Európskou komisiou, existencie veľkých uzlových letísk na území EÚ v rámci jej vonkajšej politiky v oblasti letectva ([12]).

(28) Holandské orgány sa domnievajú, že európska sieť trás z letiska Schiphol, ktorá obsluhuje kontinentálne a medzikontinentálne destinácie, je nevyhnutná na udržanie a rozvoj tohto silného uzla EÚ. Domnievajú sa, že funkcia letiska Schiphol ako uzla je zásadným verejným záujmom, ktorý treba zachovať a posilniť ([13]). Je to dôležité vzhľadom na zraniteľnosť uzla voči poklesu kontinentálnej a medzikontinentálnej siete trás.

(29) Podľa holandských orgánov je táto zraniteľnosť spôsobená konkrétne skutočnosťou, že domáci trh medzikontinentálnej a transferovej dopravy, pokiaľ ide o cestujúcich s bydliskom v Holandsku, je malý. Po druhé je pre dopravcov vykonávajúcich medzikontinentálnu a transferovú dopravu potrebná špecializovaná infraštruktúra, ku ktorej v niektorých situáciách, ako sú rizikové lety, neexistuje na inom letisku v Holandsku iná rozumná alternatíva. Po tretie holandské orgány tvrdia, že keby letisko stratilo svoju funkciu uzla, na dlhé roky by tým utrpela kapacita letiska a frekvencia letov.

(30) Holandské orgány sa odvolávajú aj na komplexný balík opatrení, ktorý bol prijatý na vykonávanie takzvaného „vyváženého prístupu“ ustanoveného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 598/2014 ([14]). Holandské orgány vysvetľujú, že tieto opatrenia sa odzrkadľujú v uvedenej „Aldersovej dohode“ z roku 2008 a boli opätovne potvrdené v bielej knihe o holandskom letectve (2009), v akčnom programe letiska Schiphol (2016) a v koaličnej dohode (2017).

(31) Ako už bolo uvedené, limit 500 000 pohybov lietadiel na letisku Schiphol bola naplnený už v roku 2018. Podľa holandského orgánu bola navyše kapacita dostupná na letisku Eindhoven rýchlo absorbovaná dodatočnou prevádzkou, ktorá nebola presunutá z letiska Schiphol. Leteckí dopravcovia, ktorí sa presunuli do Eindhovenu, nedostali dostatočné stimuly na to, aby z vlastnej iniciatívy vrátili svoje prevádzkové intervaly na letisku Schiphol koordinátorovi prevádzkových intervalov.

([12]) Vonkajšia politika EÚ v oblasti letectva – riešenie budúcich úloh, COM(2012) 556 final z 27. septembra 2012.
([13]) Akčný program letiska Schiphol (2016).
([14]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 598/2014 zo 16. apríla 2014 o pravidlách a postupoch zavádzania prevádzkových obmedzení súvisiacich s hlukom na letiskách Únie v rámci vyváženého prístupu, ktorým sa zrušuje smernica 2002/30/ES (Ú. v. EÚ L 173, 12.6.2014, s. 65).

(32) Na základe uvedených skutočností holandské orgány považujú za potrebné ďalej rozvíjať a vykonávať balík opatrení. Toto vykonávanie stojí na niekoľkých prvkoch, konkrétne: a) dlhodobej vízii leteckej dopravy; b) bezpečnostnom opatrení; c) opatrení týkajúcom sa vzdušného priestoru; d) prevádzkovom opatrení; e) opatrení na zmiernenie nepríjemností; f) opatrení v oblasti udržateľnosti; a g) selektívnom opatrení.

(33) Pravidlá rozloženia prevádzky sú súčasťou širšieho plánu rozvoja letiska Lelystad s maximálnou kapacitou 45 000 pohybov lietadiel ročne. Táto kapacita sa dosiahne v dvoch fázach. Prvá fáza bude v rozsahu 25 000 ročných pohybov, ktoré sa majú dosiahnuť okolo roku 2033. Pri otvorení letiska Lelystad v roku 2020 letisko odbaví ročne maximálne 4 000 vzletov a pristátí. Očakáva sa, že tento počet stúpne maximálne na 7 000 v roku 2021 a na 10 000 v roku 2022. V druhej fáze sa umožní dosiahnutie nárastu až na 45 000 pohybov ročne do roku 2043.

2.3. **Pripomienky holandských orgánov týkajúce sa zlučiteľnosti návrhu pravidiel rozloženia prevádzky s článkom 19 nariadenia (ES) č. 1008/2008 a s nariadením o prevádzkových intervaloch**

(34) Holandské orgány sa domnievajú, že sú splnené požiadavky stanovené v článku 19 nariadenia (ES) č. 1008/2008.

(35) Holandské orgány uskutočnili od 16. januára do 6. februára 2019 internetovú konzultáciu o návrhu pravidiel rozloženia prevádzky. V prospech zainteresovaných strán bola zverejnená aj dôvodová správa a príslušné štúdie. Hlavnými obavami v súvislosti s návrhom pravidiel rozloženia prevádzky vyplývajúcimi z konzultácie boli: a) ich primeranosť vo vzťahu k obmedzenej kapacite na letisku Lelystad obmedzujúcej obchodné príležitosti leteckých dopravcov; b) ich možný diskriminačný vplyv, pokiaľ ide o druh prepravy a totožnosť leteckých dopravcov; a c) rozdelenie trhových síl.

(36) Holandské orgány zdôrazňujú, že po konzultácii so zainteresovanými stranami revidovali návrh pravidiel rozloženia prevádzky vo viacerých oblastiach: a) zavedenie „ustanovenia o zabránení zneužitia“ s cieľom zabezpečiť splnenie cieľa zvýšenia medzinárodnej prepojenosti; b) osobitné zaobchádzanie s „rizikovými letmi“, t. j. s letmi z istých destinácií, ktoré si po príchode do Holandska vyžadujú úplnú colnú kontrolu a ktoré sa musia preto odbaviť na letisku Schiphol; a c) objasnenia týkajúce sa informácií potrebných na odôvodnenie podielu prestupných letov do novej destinácie.

(37) Pokiaľ ide o prístupnosť a infraštruktúru, holandské orgány sa domnievajú, že obe letiská obsluhujú Amsterdam a mestskú aglomeráciu Randstad a že vzdialenosť medzi týmito dvoma letiskami je 57 km po diaľnici A6 a dá sa zvládnuť do 90 minút. Obe letiská sú takisto spojené s verejnou dopravou. Cesta vlakom z hlavnej stanice v Lelystade do hlavnej stanice v Amsterdame trvá 38 minút a z hlavnej stanice v Lelystade a na letisko Schiphol 42 minút. Cesta z hlavnej stanice v Lelystade na letisko Lelystad trvá autobusom 15 minút. Po otvorení letiska Lelystad sa zavedie kyvadlová autobusová doprava medzi hlavnou stanicou Lelystad a letiskom Lelystad, cesta bude trvať 10 minút. V závislosti od letových poriadkov letiska bude kyvadlová autobusová doprava premávať v intervaloch 30 minút. Ďalej sa už rozhodlo o rozšírení diaľnice A6 na letisko Lelystad z dvoch na tri jazdné pruhy a o vybudovaní výjazdu na letisko, ktoré sa začne v roku 2021.

(38) Holandské orgány uviedli, že letisko Lelystad ponúka potrebné služby a je vhodné na zabezpečenie prepravy ICAO/EASA CAT C ([15]). Okrem toho sú k dispozícii štyri stojiská lietadiel. Riadenie leteckej prevádzky bude zabezpečovať LVNL. Letisko zabezpečí služby pozemnej obsluhy a odbavovania cestujúcich. Letisko nebude otvorené pre nočné lety a neboli naplánované žiadne zariadenia pre nákladnú letovú prevádzku a medzikontinentálne lety so „širokotrupým“ lietadlom.

(39) Holandské orgány sa domnievajú, že návrh pravidiel rozloženia prevádzky neprimerane neobmedzuje obchodné príležitosti, pretože konkrétne leteckí dopravcovia nie sú povinní premiestniť svoju prevádzku z letiska Schiphol na Lelystad. Okrem toho môžu byť všetky destinácie obsluhované z letiska Lelystad a cestovný poriadok od 6:00 do 23:00 h (miestneho času) umožňuje flexibilitu, pokiaľ ide o využívanie celého obdobia.

([15]) Keďže vzletová a pristávacia dráha bude široká 45 metrov, letisko bude vhodné pre špeciálne lietadlá, ako sú Boeing 737 a Airbus A320 a A321.

(40) Podľa holandských orgánov umožňuje návrh pravidiel rozloženia prevádzky leteckým dopravcom rozvíjať nové trasy. Ak letecký dopravca môže preukázať, že bude obsluhovať novú destináciu z letiska Schiphol letmi s podielom najmenej 10 % transferových cestujúcich, takáto destinácia sa bude považovať za súčasť zoznamu prestupných destinácií.

(41) Holandské orgány predložili štúdiu, ktorú vykonala konzultačná spoločnosť Seo Amsterdam Economics. Účelom tejto štúdie je pomôcť holandským orgánom stanoviť najvhodnejší limit na vymedzenie letu ako prestupného letu, aby sa dosiahla rovnováha medzi cieľom minimalizovať vplyv na trh a maximalizovať účinnosť pravidla. Analýza zahŕňa celkový počet destinácií a pohybov lietadiel, pohyby lietadiel a ovplyvnené trasy pre každú leteckú spoločnosť, ktorá v súčasnosti prevádzkuje lety z letiska Schiphol. V štúdii sa skúmajú účinky rôznych limitov na dosiahnutie cieľa opatrenia a možnosť rôznych leteckých dopravcov využiť ho na účely získania priority na letisku Lelystad.

(42) Pokiaľ ide o nových účastníkov, kritériá nariadenia o prevádzkových intervaloch sa budú uplatňovať od otvorenia letiska Lelystad na komerčnú dopravu, pričom je zrejmé, že letisko Lelystad bude od tohto okamihu koordinovaným letiskom. Bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie týchto kritérií, sa v návrhu pravidiel rozloženia prevádzky stanovuje priorita pri prideľovaní prevádzkových intervalov na letisku Lelystad pre dopravcov, ktorí využili článok 2 ods. 2 vyhlášky.

(43) Návrh pravidiel rozloženia prevádzky nepredstavuje žiadnu priamu ani nepriamu diskrimináciu medzi leteckými dopravcami na základe ich štátnej príslušnosti a totožnosti alebo medzi destináciami. Návrh pravidiel rozloženia prevádzky je založený na objektívnych kritériách a so všetkými leteckými dopravcami, ktorí obsluhujú konkrétnu destináciu, sa zaobchádza rovnako, bez diskriminácie. Návrhom pravidiel rozloženia prevádzky sa pre leteckých dopravcov nestanovuje povinnosť presunúť lety z letiska Schiphol na letisko Lelystad.

(44) Holandské orgány uviedli, že rozdiel medzi destináciami sám osebe nepredstavuje diskrimináciu. Rozdiel môže byť objektívne odôvodnený na základe legitímnych cieľov kvality siete a podpory funkcií letiska Schiphol ako uzla.

(45) Holandské orgány sa domnievajú, že návrh pravidiel rozloženia prevádzky je primeraný. Letisko Lelystad bude od otvorenia na obchodnú prevádzku koordinovaným letiskom a priorita stanovená v pravidlách rozloženia prevádzky sa bude uplatňovať po uplatnení prioritných kritérií nariadenia o prevádzkových intervaloch. Keď letisko Lelystad dosiahne úroveň 10 000 letových pohybov za rok, vykoná sa hodnotenie pravidiel rozloženia prevádzky, aby sa vyhodnotili ich vplyvy. Pravidlo priority by sa rozšírilo na ďalšiu tranžu 15 000 letových pohybov (teda celkom na 25 000 letových pohybov ročne), iba ak by takéto rozšírenie schválila Komisia.

(46) Holandské orgány sa domnievajú, že oznámené pravidlá obsahujú záruky, ktoré zabezpečujú, aby pravidlá rozloženia prevádzky v budúcnosti dosiahli svoje ciele.

(47) Podľa holandských orgánov opatrenie nepresahuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie stanoveného cieľa, pretože pravidlo sa uplatňuje iba na kapacitu letiska Schiphol získanú prostredníctvom tohto opatrenia, a nie na žiadnu inú novo/nedávno dostupnú kapacitu na letisku Schiphol.

(48) Podľa holandských orgánov je transparentnosť návrhu pravidiel rozloženia prevádzky zabezpečená zvolenou právnou formou, ktorou je ministerská vyhláška a nariadenie ministra pre infraštruktúru a hospodárenie s vodami.

(49) Holandské orgány nakoniec dospeli k záveru, že návrh pravidiel rozloženia prevádzky nie je nezlučiteľný s nariadeniami (EHS) č. 95/93 a (ES) č. 1008/2008. Nariadenie o prevádzkových intervaloch by sa v plnej miere dodržiavalo. Skutočnosť, že pravidlá rozloženia prevádzky môžu zasahovať do spôsobu využívania prevádzkových intervalov, vyplýva z predchádzajúcich rozhodnutí Komisie.

3. **PRIPOMIENKY, KTORÉ KOMISII PREDLOŽILI ZAINTERESOVANÉ STRANY**

(50) Po uverejnení zhrnutia zamýšľaných zmien v *Úradnom vestníku Európskej únie* Komisia dostala pripomienky od 10 občanov, 5 leteckých dopravcov a 1 letiska ako zainteresovaných strán, z ktorých väčšina si želala zostať v anonymite.

(51) Väčšina zainteresovaných strán tvrdila, že opatrenie je diskriminačné – návrh pravidiel rozloženia prevádzky je založený na základnom rozlíšení medzi „prestupnými letmi“ a „letmi medzi dvoma bodmi“. Limit 10 % transferových cestujúcich sa nezakladá na objektívnych kritériách a zohľadňujú sa pri ňom len informácie o transferových cestujúcich, ktoré poskytlo letisko. Zainteresované strany uviedli, že je ťažké poskytnúť údaje na odôvodnenie percenta transferových cestujúcich a nedostatočných kritérií zo strany holandských orgánov týkajúcich sa preukázania tohto percenta, čo spôsobuje, že opatrenie nie je uplatniteľné.

(52) Zainteresované strany okrem toho tvrdia, že návrh pravidiel rozloženia prevádzky má vo vzťahu k leteckým dopravcom diskriminačné účinky, pretože prospech z návrhu pravidiel rozloženia prevádzky bude mať z dôvodu rozlíšenia medzi destináciami len skupina KLM ([16]), jej letecká aliancia SkyTeam ([17]) a partneri v oblasti spoločného využívania kódov. Vymedzenie „prestupného letu“ zodpovedá takmer 86 % destinácií skupiny KLM. Stanovením týchto pravidiel sú obmedzené určité obchodné modely, napríklad nízkonákladový model a model prázdninovej premávky, pokiaľ ide o možnosti rastu podnikania. Zainteresované strany sa preto domnievajú, že návrh pravidiel rozloženia prevádzky nie je objektívny a primeraný a presahuje rámec toho, čo sa vyžaduje na dosiahnutie potenciálne legitímneho cieľa.

(53) Zainteresované strany takisto tvrdia, že návrh pravidiel rozloženia prevádzky má diskriminačné účinky, pokiaľ ide o destinácie, pretože z neho majú v skutočnosti prínos destinácie skupiny KLM, ktoré budú mať možnosť rastu z letiska Schiphol aj z letiska Lelystad. Keďže je však takmer 86 % ([18]) destinácií skupiny KLM označených ako „prestupné lety“, budú môcť na týchto trasách ďalej rásť a otvárať nové trasy. Návrh pravidiel rozloženia prevádzky ďalej vedie v praxi k situácii, že leteckí dopravcovia budú musieť konkurovať skupine KLM/aliancii SkyTeam v tých destináciách, kde je pozícia skupiny KLM/aliancie SkyTeam najsilnejšia z dôvodu prípojných letov na letisku Schiphol.

(54) Zainteresované strany sa takisto domnievajú, že neboli splnené podmienky článku 19 nariadenia (ES) č. 1008/2008. Letiská, na ktoré sa vzťahuje návrh pravidiel rozloženia prevádzky, neslúžia tej istej mestskej aglomerácii, keďže podľa zainteresovaných strán: „i) medzi Amsterdamom a Lelystadom sa nachádzajú veľké otvorené poľnohospodárske a prírodné oblasti (Natura 2000), a preto to nie je súvisle zastavaná oblasť; ii) Lelystad, ktorý má takmer 80 000 obyvateľov, je príliš veľký na to, aby mohol byť súčasťou aglomerácie.“ Na administratívnej úrovni sa na obe mestá vzťahuje iba rovnaká vláda na vnútroštátnej úrovni.

(55) Ďalej sa tvrdí, že letisko Lelystad v súčasnosti nespĺňa požiadavky týkajúce sa primeranej dopravnej infraštruktúry a služieb verejnej dopravy, najmä v určitých časoch počas dňa (6:00 a 23:00), kedy neexistujú dostatočné spojenia prostredníctvom verejnej dopravy. Okrem toho si presun medzi dvoma letiskami v čase dopravnej špičky vyžaduje viac ako 90 minút. Obmedzenie počtu pohybov na letisku Lelystad (4 000 v roku 2020) a skutočnosť, že letisko nie je otvorené pre leteckých dopravcov špecializovaných na prepravu medzi dvoma bodmi, ktorí v súčasnosti nie sú držiteľmi prevádzkových intervalov na letisku Schiphol, poškodzujú ich obchodné príležitosti.

(56) Niektoré zainteresované strany tvrdia, že návrh pravidiel rozloženia prevádzky je v rozpore s nariadením o prevádzkových intervaloch, pretože podľa tohto nariadenia sa umožňuje udeľovanie priorít len pri prideľovaní prevádzkových intervalov podľa miestnych pravidiel a na základe pravidiel rozloženia prevádzky sa nemôžu vytvárať priority. Podľa nariadenia o prevádzkových intervaloch sa navyše neumožňuje spojenie prevádzkových intervalov s destináciami.

(57) Väčšina zainteresovaných strán uvádza vplyv hluku, ktorý bude mať ďalší rozvoj letiska Lelystad, pretože vzdušný priestor Holandska je plný a treba zabrániť tomu, aby letecká prevádzka z jedného letiska narúšala prevádzku z iného letiska. Zainteresované strany prisudzujú túto situáciu oneskoreniu holandských orgánov pri preklasifikovaní vzdušného priestoru. Z tohto dôvodu existujú pre lety na letisko Lelystad obmedzenia, že sa musí lietať nižšie, čím sa následne zvyšujú hladiny hluku. Okrem toho sa spochybňuje aj hospodársky význam funkcie letiska Schiphol ako uzla s odkazom na správu Rady pre životné prostredie a infraštruktúru.

(58) Zainteresované strany navyše uvádzajú vplyv veľkých lietadiel na chránené územia (voľne žijúce druhy, najmä vtáky) a zodpovednosť holandských orgánov, pokiaľ ide o zabránenie opatreniam, ktoré zhoršujú podmienky v prirodzených biotopoch.

([16]) Skupina KLM zahŕňa stopercentné dcérske spoločnosti Transavia a Martinair. V roku 2004 sa skupina KLM zlúčila so spoločnosťou Air France.

([17]) SkyTeam je aliancia leteckých dopravcov, ktorá má v súčasnosti 20 členov a celosvetovo ponúka dostupnosť do 1 074 destinácií.

([18]) Skupina KLM má na letisku Schiphol viac ako 55 % celkových ročných prevádzkových intervalov. Číselné údaje poskytla spoločnosť Airport Coordination Netherlands (koordinátor prevádzkových intervalov).

(59) Väčšina zainteresovaných strán sa domnieva, že návrh pravidiel rozloženia prevádzky má významný vplyv v oblasti environmentálnej udržateľnosti. Na základe posudzovania vplyvov na životné prostredie (EIA) vykonaného v roku 2014 holandské orgány udelili povolenie na výstavbu a neskoršiu prevádzku letiska Lelystad. Niektoré údaje potrebné na výpočet možných vplyvov však boli nesprávne (napríklad typ lietadla a súvisiace hladiny hluku).

(60) Komisia nedostala od zainteresovaných strán žiadne pripomienky, v ktorých by vyjadrili podporu návrhu pravidiel rozloženia prevádzky.

4. ZNENIE ČLÁNKU 19 NARIADENIA (ES) č. 1008/2008

(61) V článku 19 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1008/2008 sa stanovuje, že výkon prepravných práv podlieha uverejneným pravidlám Únie, vnútroštátnym, regionálnym a miestnym pravidlám vzťahujúcim sa na bezpečnostnú ochranu, bezpečnosť leteckej prevádzky, ochranu životného prostredia a prideľovanie prevádzkových intervalov.

(62) Článkom 19 ods. 2 sa stanovuje, že členský štát môže regulovať rozloženie leteckej prevádzky medzi jednotlivými letiskami po porade so zainteresovanými stranami bez diskriminácie medzi destináciami vnútri Únie alebo na základe štátnej príslušnosti alebo totožnosti leteckých dopravcov pri splnení týchto podmienok:

a) letiská obsluhujú to isté mesto alebo mestskú aglomeráciu;

b) letiská disponujú optimálnou dopravnou infraštruktúrou, ktorá v rámci možnosti poskytuje priame spojenie, ktoré umožňuje príchod na letisko do 90 minút, a to aj v prípade prekročenia hraníc, ak je to potrebné;

c) letiská sú prepojené navzájom a s mestami alebo mestskými aglomeráciami, ktoré obsluhujú, častými, spoľahlivými a efektívnymi službami verejnej dopravy a

d) letiská poskytujú leteckým dopravcom potrebné služby a neprimerane neobmedzujú ich obchodné príležitosti.

(63) Pri rozložení leteckej prevádzky medzi dotknutými letiskami sa zohľadňujú zásady proporcionality a transparentnosti a toto rozloženie je založené na objektívnych kritériách.

(64) V článku 19 ods. 3 nariadenia (ES) č. 1008/2008 sa uvádza, že dotknutý členský štát informuje Komisiu o svojom zámere regulovať rozloženie leteckej prevádzky alebo zmeniť existujúce pravidlo rozloženia prevádzky. Rovnako sa v ňom stanovuje, že Komisia preskúma uplatňovanie odsekov 1 a 2 tohto článku a do šiestich mesiacov od prijatia tejto informácie od členského štátu a potom, ako požiada výbor uvedený v článku 25 nariadenia o jeho stanovisko, rozhodne o tom, či členský štát môže dané opatrenia uplatňovať. Podľa toho istého ustanovenia Komisia uverejní svoje rozhodnutie v *Úradnom vestníku Európskej únie* a opatrenia sa môžu uplatňovať až po uverejnení schválenia Komisie.

5. POSÚDENIE KOMISIE

5.1. Procedurálna požiadavka: konzultácie so zainteresovanými stranami

(65) V súlade s článkom 19 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1008/2008 sa prijatie rozhodnutia o rozložení leteckej prevádzky medzi letiskami uskutoční „po porade so zainteresovanými stranami“. Holandské orgány uverejnili návrh pravidiel rozloženia prevádzky s možnosťou, aby zainteresované strany vrátane dotknutých leteckých dopravcov a letísk uviedli v období od 16. januára do 6. februára 2019 svoje stanoviská. Následné zmeny návrhu textu, ktoré boli vykonané s cieľom oznámiť ich Komisii, sa obmedzujú na zohľadnenie určitých obáv zainteresovaných strán.

(66) Z toho vyplýva, že holandské orgány splnili požiadavku predchádzajúcej konzultácie so zainteresovanými stranami.

5.2. Hmotnoprávne požiadavky

5.2.1. *Oprávnenosť letísk Schiphol a Lelystad na rozloženie prevádzky podľa článku 19 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1008/2008*

(67) V článku 19 ods. 2 prvom pododseku nariadenia (ES) č. 1008/2008 sa stanovuje niekoľko požiadaviek na to, aby bol súbor letísk oprávnený na rozloženie prevádzky.

(68) Pokiaľ ide o článok 19 ods. 2 prvý pododsek písm. a) nariadenia (ES) č. 1008/2008, holandské orgány tvrdia, že letiská obsluhujú mestskú aglomeráciu Randstad. Podľa článku 2 ods. 22 uvedeného nariadenia „mestská aglomerácia“ znamená mestskú oblasť zahŕňajúcu viacero miest, ktoré sa v dôsledku populačného rastu a expanzie zlúčili s cieľom vytvoriť jeden súvislý zastavaný priestor. Mestská aglomerácia Randstad sa nachádza v stredozápadnom Holandsku a pozostáva predovšetkým zo štyroch najväčších holandských miest (Amsterdam, Rotterdam, Haag a Utrecht) a ich okolitých oblastí. Predstavuje mestskú aglomeráciu v zmysle uvedeného vymedzenia a obsluhujú ju dve letiská. Skutočnosť, že určité poľnohospodárske oblasti sa nachádzajú medzi zastavanou oblasťou a letiskom Lelystad, nie je na účely požiadavky stanovenej v článku 19 ods. 2 prvom pododseku písm. a) nariadenia (ES) č. 1008/2008 relevantná.

(69) Pokiaľ ide o článok 19 ods. 2 prvý pododsek písm. b) nariadenia, Komisia konštatuje, že letiská disponujú optimálnou dopravnou infraštruktúrou, ktorá v rámci možnosti poskytuje priame spojenie, ktoré umožňuje príchod na letisko do 90 minút, a to aj v prípade prekročenia hraníc, ak je to potrebné. Letiská Schiphol a Lelystad sú prístupné zo všetkých štyroch miest mestskej aglomerácie po ceste takmer výlučne po diaľniciach. Podľa holandských orgánov zostáva čas cesty zo všetkých štyroch miest mestskej aglomerácie maximálne 90 minút. Vzhľadom na veľkosť mestskej aglomerácie môže byť prístup k jednému letisku ľahší než k druhému v závislosti od počiatočnej polohy cestujúceho. Táto skutočnosť však nevylučuje súlad s článkom 19 ods. 2 písm. b) nariadenia (ES) č. 1008/2008. Aj keď za určitých podmienok premávky nemusí byť možné dostať sa na jedno alebo druhé letisko do 90 minút, v tejto súvislosti sa neistotám tohto druhu navyše nedá vyhnúť a nebránia ani splneniu požiadavky tohto ustanovenia, konkrétne tomu, aby sa takéto spojenie poskytlo „v rámci možností“ ([19]).

(70) Letisko Schiphol je obsluhované železničným spojením rovnako ako stanica v Lelystade, z ktorej sa včas zavedie autobusová kyvadlová doprava na letisko Lelystad (pozri nasledujúce odôvodnenie tohto rozhodnutia). Holandské orgány napríklad dodávajú, že cesta vlakom z hlavnej stanice v Lelystade na jednej strane na hlavnú stanicu v Amsterdame a letisko Schiphol na strane druhej trvá 42 a 38 minút, zatiaľ čo cesta autobusom z hlavnej stanice v Lelystade na letisko Lelystad bude trvať 10 minút.

(71) Na záver možno konštatovať, že požiadavky článku 19 ods. 2 prvého pododseku písm. b) nariadenia (ES) č. 1008/2008 sú splnené.

(72) V článku 19 ods. 2 prvom pododseku písm. c) nariadenia (ES) č. 1008/2008 sa vyžaduje, aby boli príslušné letiská prepojené navzájom a s Amsterdamom a jeho mestskou aglomeráciou častou, spoľahlivou a efektívnou verejnou dopravou. Existujúce železničné spojenia umožňujú cestujúcim dostať sa na letisko Schiphol a na hlavnú stanicu v Lelystade prostredníctvom častého a spoľahlivého vlakového spojenia. Pokiaľ ide o letisko Lelystad, splnenie uvedenej požiadavky preto závisí len od zavedenia vhodnej autobusovej dopravy medzi hlavnou stanicou v Lelystade a letiskom Lelystad. Podľa holandských orgánov bude táto služba zavedená v čase otvorenia letiska Lelystad na obchodnú prevádzku, pričom autobusy budú obsluhovať letisko v tridsaťminútových intervaloch. Požiadavka stanovená v článku 19 ods. 2 písm. c) sa preto musí považovať za splnenú.

(73) V súlade s článkom 19 ods. 2 prvým pododsekom písm. d) nariadenia (ES) č. 1008/2008 letiská poskytujú leteckým dopravcom potrebné služby. Letisko Lelystad je vhodné najmä na zabezpečenie prepravy ICAO/EASA CAT C vrátane lietadiel ako Boeing 737 a Airbus A320/321. Bude otvorené pre dopravu od 6:00 do 23:00 h Letisko zabezpečí služby pozemnej obsluhy a odbavovania cestujúcich, ako je obvyklé pri tomto type letiska.

([19]) Holandské orgány sa už navyše rozhodli rozšíriť diaľnicu A6 na letisko Lelystad z dvoch na tri jazdné pruhy a vybudovať od roku 2021 výjazd na letisko, čím sa ďalej uľahčí prístup na letisko.

(74) Návrh pravidiel rozloženia prevádzky takisto neprimerane neobmedzuje obchodné príležitosti leteckých dopravcov v súlade s článkom 19 ods. 2 prvým pododsekom písm. d) nariadenia (ES) č. 1008/2008. Komisia okrem skutočností uvedených v odôvodnení 73 poznamenáva, že každý presun na letisko Lelystad sa uskutočňuje dobrovoľne, keďže v návrhu pravidiel rozloženia prevádzky sa na tento účel neustanovuje povinnosť. Prevádzkové intervaly, ktorých sa dopravca vzdal na letisku Schiphol, môže naďalej používať ten istý letecký dopravca alebo skupina leteckých dopravcov na let do prestupnej destinácie z tohto letiska, prípadne iný dopravca, ak sa vrátia do fondu prevádzkových intervalov. Skutočnosť, že letisko Lelystad je vyhradené prednostne na konkrétnu prepravu presunutú z letiska Schiphol, nemožno považovať za neprimerané obmedzenie obchodných príležitostí leteckých dopravcov, ktorí zamýšľajú letisko Lelystad využívať bez tohto presunu. Toto obmedzenie spočíva v povahe súčasného návrhu pravidiel rozloženia prevádzky, ktorého cieľom je zmierniť kapacitné obmedzenia na letisku Schiphol dobrovoľným presunutím prevádzky na letisko Lelystad ([20]). Otázka, či je táto situácia zlučiteľná najmä so zásadou proporcionality, sa posudzuje ďalej v texte [pozri oddiel 5.2.2 tohto rozhodnutia].

5.2.2. *Proporcionalita, transparentnosť, objektívne kritériá a nediskriminácia*

5.2.2.1. Predbežné poznámky

(75) Požiadavky stanovené v článku 19 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1008/2008, ktoré sa týkajú proporcionality, transparentnosti, objektívneho charakteru uplatňovaných kritérií, ako aj nediskriminácie, znamenajú, že prevádzka sa môže rozložiť medzi letiská len na základe legitímnych cieľov, no bez obmedzenia výberu členských štátov na konkrétnejší cieľ.

(76) Vzhľadom na podmienky článku 7 návrhu vyhlášky sa toto rozhodnutie obmedzuje na rozloženie prevádzky v rámci limitov 10 000 prioritných prevádzkových intervalov na letisku Lelystad podľa článku 2 ods. 2 a 3 návrhu vyhlášky.

(77) Cieľ, ktorý uviedli holandské orgány na podporu svojho návrhu opatrenia, spočíva v posilnení úlohy letiska Schiphol ako jedného z hlavných uzlov v Únii za okolností, keď toto letisko dosiahlo kapacitný limit 500 000 letových pohybov za rok stanovený prostredníctvom Aldersovej dohody (pozri odôvodnenie 24 vyššie). Patrí medzi tie ciele, ktoré možno legitímne sledovať podľa článku 19 nariadenia (ES) č. 1008/2008. V predchádzajúcich rozhodnutiach založených na článku 8 ods. 1 nariadenia Rady (EHS) č. 2408/92 ([21]), t. j. rozhodnutie Komisie č. 95/259/ES ([22]), 98/710/ES ([23]) a 2001/163/ES ([24]), ako aj vo svojom oznámení „Vonkajšia politika EÚ v oblasti letectva – riešenie budúcich úloh“ ([25]) Komisia uznala legitímnosť aktívnej politiky plánovania letísk, pokiaľ je v súlade so všeobecnými zásadami práva EÚ. Pri takejto politike plánovania sa môže brať ohľad na veľké množstvo faktorov, ktoré príslušné orgány považujú za prioritu. Konkrétne opatrenia, ktoré sa musia prijať na vykonávanie politiky plánovania letísk, sa môžu medzi jednotlivými letiskami líšiť. Členský štát môže oprávnene chcieť podporovať rozvoj jedného letiska na svojom území na náklady ostatných letísk, ktoré sa na ňom nachádzajú. V takom prípade môže samotné uloženie obmedzení prístupu k týmto ďalším letiskám predstavovať primeraný prostriedok na dosiahnutie tohto cieľa. Zásady proporcionality, transparentnosti a nediskriminácie stanovené v článku 19 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1008/2008 sa však musia dodržiavať, pokiaľ ide o presné pravidlá určené na podporu tohto legitímneho cieľa.

([20]) Pre podobnú situáciu pozri rozhodnutie Komisie 95/259/ES zo 14. marca 1995 o postupe týkajúcom sa uplatňovania nariadenia Rady (EHS) č. 2408/92 (vec VII/AMA/9/94 – francúzske pravidlá rozloženia prevádzky pre letiskový systém Paríža), Ú. v. ES L 162, 13.7.1995, s. 25 – 36, oddiel VI.

([21]) Nariadenie Rady (EHS) č. 2408/92 z 23. júla 1992 prístupe leteckých dopravcov spoločenstva k letovým trasám v rámci spoločenstva (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 8).

([22]) Pozri poznámku pod čiarou č. 20.

([23]) Rozhodnutie Komisie 98/710/ES zo 16. septembra 1998 o postupe týkajúcom sa uplatňovania nariadenia Rady (EHS) č. 2408/92 (vec VII/AMA/11/98 – talianske pravidlá rozloženia prevádzky pre letiskový systém Milána) (Ú. v. ES L 337, 12.12.1998, s. 42), odôvodnenie 45.

([24]) Rozhodnutie Komisie 2001/163/ES z 21. decembra 2000 o postupe týkajúcom sa uplatňovania nariadenia Rady (EHS) č. 2408/92 (vec TREN/AMA/12/00 – talianske pravidlá rozloženia prevádzky pre letiskový systém Milána) (Ú. v. ES L 58, 28.2.2001, s. 29), odôvodnenie 45.

([25]) Vonkajšia politika EÚ v oblasti letectva – riešenie budúcich úloh, COM(2012) 556 final z 27. septembra 2012.

5.2.2.2. Proporcionalita, transparentnosť a objektívne kritériá

(78) Účelom pravidiel, ktoré predložili holandské orgány, je vytvoriť možnosti na nahradenie určitých letov na letisku Schiphol inými letmi, ktoré sú lepšie prispôsobené na posilnenie letiska Schiphol ako uzla. Na tento účel sa v nich rozlišuje medzi „prestupnými letmi" a „letmi medzi dvoma bodmi". Podľa návrhu pravidiel rozloženia prevádzky je destinácia uvedená ako „prestupný let", ak v daných referenčných obdobiach piatich rokov v priemere najmenej 10 % cestujúcich, ktorí leteli z letiska Schiphol do tejto destinácie, predtým pristálo na letisku Schiphol, pod podmienkou, že sa prevádzkovalo viac ako desať letov ročne počas troch rokov pred uverejnením klasifikácie.

(79) Naopak „lety medzi dvoma bodmi" sa vyznačujú tým, že v priemerné percento prestupov zo všetkých letov z letiska Schiphol do destinácie predstavovalo počas daného obdobia piatich kalendárnych rokov menej ako 10 %, pod podmienkou, že sa prevádzkovalo viac ako desať letov ročne počas troch rokov pred uverejnením klasifikácie.

(80) V článku 19 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1008/2008 sa nevylučuje stanovenie takýchto limitov na rozloženie prevádzky medzi letiská. Úroveň limitu zvolená na určenie toho, či destinácia zahŕňa rozhodujúci počet cestujúcich prestupujúcich na letisku, môže v zásade nasmerovať príslušnú prevádzku na príslušné letisko a nemusí sa nevyhnutne presiahnuť rámec toho, čo sa vyžaduje na tento účel.

(81) S cieľom zabezpečiť, aby tieto limity viedli k primeraným výsledkom v súlade s článkom 19 ods. 2 druhým pododsekom nariadenia (ES) č. 1008/2008, musia byť však založené na objektívnom posúdení, pokiaľ ide o to, či a ako dosahujú príslušný cieľ, t. j. v tomto prípade zachovať a rozvíjať letisko Schiphol ako uzol. Na tento účel majú členské štáty určitú mieru voľného rozhodovania. Keďže rôzne limity môžu viesť k rôznym účinkom, dotknutý členský štát musí pred prijatím daného limitu tieto účinky starostlivo preskúmať.

(82) V štúdii, ktorú vykonala konzultačná spoločnosť Seo Amsterdam Economics ([26]), sa dospelo k záveru, že „nízke limity prestupov vedú k obmedzenému narušeniu trhu, zatiaľ čo vyššie limity vedú k selektívnejšiemu a efektívnejšiemu výsledku". V štúdii sa ako východiskový bod berie 10 % limit a porovnávajú sa účinky alternatívnych limitov. Ak by sa v pravidlách rozloženia prevádzky uvádzal tento limit, lety KLM by do značnej miery predstavovali lety medzi dvoma bodmi, konkrétne takmer do […] pohybov lietadiel ([…] trasy) ročne. Veľmi nízky limit (4 % alebo menej) by nepriniesol žiadny významný rozdiel pre KLM […], zatiaľ čo najmä poskytovatelia dovolenkových letov by boli ovplyvnení v značnej miere. V porovnaní s limitom 10 % by stratili príležitosti získať prioritu na letisku Lelystad na účely presunu premávky na toto letisko. Pri limite 8 % alebo nižšom by bola skupina KLM ovplyvnená v porovnaní so scenárom 10 % len mierne, t. j. […]. Keby sa limit stanovil na 15 %, skupina KLM by podliehala pravidlám rozloženia prevádzky v značne väčšej miere (vyše […] ďalších pohybov lietadiel), t. j. v absolútnom vyjadrení nad rámec všetkých leteckých spoločností, ktorých domovskou základňou je letisko Schiphol. Pri limite 15 % by sa asi […] % letov spoločnosti Transavia z letiska Schiphol kvalifikovalo ako prestupné lety, zatiaľ čo pri veľmi nízkej hranici, t. j. 2 %, by sa ako prestupné lety kvalifikovalo viac než […] % letov spoločnosti Transavia z letiska Schiphol, z čoho vyplýva, že letecká spoločnosť obsluhuje pomerne veľký počet destinácií, z ktorých len niekoľko destinácií vedie k prestupným letom. Pokiaľ ide o ostatných konkurentov, zo štúdie vyplýva, že takmer […] % prepravy generovanej spoločnosťou Easyjet na letisku Schiphol dosahuje limit 15 %. S limitom na tejto úrovni by spoločnosti Tuifly a Corendon mali spomedzi všetkých dopravcov, ktorých domovskou základňou je letisko Schiphol, najmenšie príležitosti získať prioritu na letisku Lelystad na účely presunu prevádzky.

(83) Na základe tejto analýzy boli holandské orgány oprávnené dospieť k záveru, že limitom 10 % sa dosiahne primeraná rovnováha. Pre 2 % súčasných pohybov na letisku Schiphol ponúka možnosť presunúť lety „medzi dvoma bodmi" na letisko Lelystad s následnou výmenou za „prestupné lety" na letisku Schiphol. Niekoľko leteckých dopravcov by určite malo prospech z týchto podmienok ([27]).

(84) V tejto súvislosti sa možno domnievať, že s týmto limitom možno dosiahnuť stanovený cieľ, pričom neprekračuje rámec nevyhnutný na tento účel.

([26]) Pozri odôvodnenie 41.

([27]) Zistenia štúdie sa zakladajú na známych destináciách, pričom sa nezohľadňujú možnosti pre dopravcov, aby dokázali, že iné destinácie sa rovnako kvalifikujú ako prestupové destinácie. Pozri odôvodnenie 90 nižšie.

(85) Pokiaľ ide o ďalšie prvky návrhu pravidiel rozloženia prevádzky, po prvé treba pripomenúť, že každý presun letov z letiska Schiphol na letisko Lelystad je svojou povahou dobrovoľný. Po druhé sa priorita udelená dotknutým dopravcom na letisku Lelystad, ktorej cieľom je zvýšiť možnosť uskutočnenia tohto presunu, obmedzuje na 10 000 prevádzkových intervalov. O možnom rozšírení na 25 000 prevádzkových intervalov sa rozhodne osobitne po vyhodnotení a bude sa uplatňovať iba po novom schválení Komisiou. Po tretie sa článkom 3 návrhu vyhlášky zabezpečuje, že takto udelená priorita je dostupná iba pre dopravcov, ktorí prispievajú k posilneniu letiska Schiphol ako uzlového letiska, čo je konečným cieľom návrhu pravidiel rozloženia prevádzky, a to najmä vďaka konverzii prevádzkových intervalov na účely ich výlučného používania na prestupné lety. Konkrétne sa článkom 3 ods. 2 až 4 zabezpečuje, aby pravidlá rozloženia prevádzky plnili svoj cieľ nezávisle od mobility prevádzkových intervalov (dostupné podľa nariadenia o prevádzkových intervaloch) a nezávisle od zmien celkového počtu prevádzkových intervalov, ktorých držiteľom je dotknutý dopravca alebo skupina dopravcov.

(86) Všetky kritériá stanovené v návrhu pravidiel rozloženia prevádzky sú objektívne a transparentné.

5.2.2.3. Nediskriminácia

(87) V článku 19 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1008/2008 sa vyžaduje, aby sa nijakým pravidlom o rozložení prevádzky nediskriminovalo medzi destináciami v rámci Únie a na základe štátnej príslušnosti alebo totožnosti leteckých dopravcov. Tieto dva zákazy sú vyjadrením všeobecnej zásady rovnakého zaobchádzania. Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora Európskej únie ([28]) sa podľa tejto zásady vyžaduje, aby porovnateľné situácie neboli riešené rozdielnym spôsobom a rozdielne situácie rovnakým spôsobom, ibaže by takéto rozlíšenie bolo objektívne odôvodnené.

— **Nedikriminácia medzi destináciami v rámci Únie**

(88) V návrhu pravidiel rozloženia prevádzky sa rozlišuje medzi „letmi medzi dvoma bodmi“ a „prestupnými letmi“, iba ak sa to týka možnosti presunu pohybov z letiska Schiphol na letisko Lelystad, pričom na letisku Lelystad majú presunuté lety určitý stupeň priority. Okrem „rizikových letov“, ktoré sa z bezpečnostných dôvodov môžu zabezpečovať iba na letisku Schiphol, je toto rozlíšenie neoddeliteľne spojené s legitímnym cieľom konsolidovať letisko Schiphol ako uzlové letisko. Ako je vysvetlené vyššie, návrh pravidiel rozloženia prevádzky môže prispieť k tomuto cieľu a nepresahuje rámec toho, čo je potrebné na tieto účely, a povaha vyplývajúcich kritérií ako takých je objektívna. V dôsledku toho možno toto rozlíšenie považovať za objektívne odôvodnené a nemožno ho samo osebe považovať za diskriminačné

(89) V tejto súvislosti Komisia poznamenáva, že kritériá stanovené holandskými orgánmi na účely rozlíšenia medzi dvoma rôznymi typmi destinácií zabezpečujú, aby sa so všetkými destináciami, ktoré majú rovnaký účinok na letisko Schiphol ako uzol, zaobchádzalo rovnako.

(90) Platí to aj pre destinácie, ktoré nie sú uvedené v prílohe 1 k návrhu nariadenia, a to z dôvodu, že na základe informácií doteraz dostupných holandským orgánom nedosahujú limit 10 % transferových cestujúcich. Dopravcovia môžu získať zaobchádzanie s jedným alebo viacerými z týchto destinácií ako s prestupovými destináciami na základe príslušných údajov vrátane vhodných predpovedí a vrátane údajov týkajúcich sa iných európskych letísk (pozri článok 1 ods. 3 a 4 a článok 3 návrhu nariadenia) ([29]). Podmienky týchto pravidiel sú také, že dopravcom ponúkajú tie najširšie možnosti zdôvodniť svoje tvrdenia v tejto súvislosti, napríklad aj prostredníctvom použitia údajov týkajúcich sa samostatného hľadania spojenia ([30]) alebo údajov zozbieraných letiskom.

(91) V dôsledku toho možno dospieť k záveru, že v návrhu pravidiel rozloženia prevádzky sa nepreukazuje diskriminácia medzi destináciami v rámci Únie.

— **Nediskriminácia na základe štátnej príslušnosti alebo totožnosti leteckých dopravcov**

(92) Kritériami vymedzenými na rozlíšenie destinácií, ktoré sú objektívnej povahy, so zreteľom na cieľ sledovaný opatrením, sa zabezpečuje, aby nedochádzalo k diskriminácii na základe štátnej príslušnosti alebo totožnosti leteckého dopravcu. So všetkými leteckými dopravcami sa zaobchádza rovnako na základe rovnakých kritérií.

([28]) Rozsudok z 30. septembra 2010, Uzonyi, C-133/09, ECLI:EU:C:2010:563, odôvodnenie 31.
([29]) Pozri odôvodnenia 15 a 16.
([30]) Prostredníctvom týchto nástrojov si cestujúci môže rezervovať dva po sebe nasledujúce lety a v prípade potreby využiť poistenie, t. j. na náhradný let alebo hotel, ak si to vyžaduje meškanie, zrušenie alebo zmena plánu letov. Všeobecne známymi dodávateľmi sú „Dohop“ (https://www.dohop.com/) a „Kiwi“ (https://www.kiwi.com/en/pages/content/about/).

(93) Ako je podrobne vysvetlené vyššie, článkom 3 návrhu vyhlášky sa zabezpečuje, že priorita udelená letisku Lelystad je dostupná iba pre dopravcov, ktorí prispievajú k posilneniu letiska Schiphol ako uzlového letiska, čo je konečným cieľom návrhu pravidiel rozloženia prevádzky, a to najmä vďaka konverzii prevádzkových intervalov na účely ich výlučného používania na prestupné lety.

5.2.3. *Súlad s pravidlami Únie týkajúcimi sa prideľovania prevádzkových intervalov*

(94) Podľa článku 19 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1008/2008 podlieha výkon prepravných práv uplatniteľným pravidlám Únie vzťahujúcim sa najmä na prideľovanie prevádzkových intervalov. Touto záležitosťou sa v súčasnosti zaoberá nariadenie o prevádzkových intervaloch.

(95) Z analýzy vykonanej v súlade s článkom 3 nariadenia o prevádzkových intervaloch podľa holandských orgánov vyplýva, že kapacita letiska Lelystad bude klesať od okamihu, keď sa na tomto letisku začne uskutočňovať obchodná prevádzka. V dôsledku toho bude v súlade s týmto ustanovením určené ako koordinované letisko.

(96) Prideľovanie prevádzkových intervalov na koordinovaných letiskách musí byť v súlade s ostatnými ustanoveniami tohto nariadenia, najmä s jeho článkami 8 až 10.

(97) V článku 2 ods. 2 návrhu vyhlášky sa uvádza, že priorita stanovená v tejto vyhláške sa poskytuje „bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie o prevádzkových intervaloch“. V dôsledku toho, ako je vysvetlené v dôvodovej správe k návrhu vyhlášky, sa bude uplatňovať iba v prípade žiadostí, ktoré budú po uplatnení všeobecne uplatniteľných kritérií stanovených v tomto nariadení naďalej v rozpore.

(98) V tejto súvislosti sa odkazuje na článok 10 ods. 6 nariadenia o prevádzkových intervaloch. Podľa tohto ustanovenia sa priorita, ktorá je v ňom stanovená v prospech nových účastníkov na koordinovanom letisku, poskytuje „bez toho, aby bol dotknutý článok 8 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 2408/92“. Článok 8 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 2408/92 bol nahradený článkom 19 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1008/2008, ktorý je súčasným právnym základom pre stanovenie pravidiel rozloženia prevádzky (a ich posúdenie Komisiou). V dôsledku toho možno prioritu prispôsobiť v kontexte rozloženia prevádzky stanoveného podľa článku 19 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1008/2008, ak sa takéto prispôsobenie obmedzuje na to, čo je nevyhnutne potrebné na dosiahnutie cieľa príslušných pravidiel rozloženia prevádzky.

(99) V tomto prípade sa pravidlo priority stanovené v článku 2 ods. 2 návrhu vyhlášky uplatňuje až po začatí uplatňovania prioritných kritérií podľa nariadenia o prevádzkových intervaloch a obmedzuje sa na prevádzkové intervaly, na ktoré sa vzťahujú doterajšie pravidlá, čo zodpovedá 10 000 pohybom ([31]). Toto prispôsobenie priority nepresahuje rámec toho, čo je potrebné na dosiahnutie cieľa návrhu pravidiel rozloženia prevádzky, a je preto zlučiteľné s nariadením o prevádzkových intervaloch.

(100) Pravidlo stanovené v článku 3 návrhu vyhlášky, podľa ktorého možno prevádzkové intervaly na letisku Schiphol, na ktoré sa vzťahuje článok 2 ods. 2, využívať iba na prestupné lety, je charakteristické pre rozloženie prevádzky a je znakom typickým pre akékoľvek takéto rozloženie. Preto sa musí rovnako považovať za zlučiteľné s nariadením o prevádzkových intervaloch.

5.2.4. *Súlad s inými pravidlami Únie*

(101) Komisia poznamenáva, že jediným cieľom posúdenia, ktoré sa má vykonať podľa článku 19 nariadenia (ES) č. 1008/2008, je vnútroštátne pravidlo, ktorým sa „[reguluje] rozloženie leteckej prevádzky“ (článok 19 ods. 3 prvý pododsek). Pokiaľ ide o súlad s odsekom 1 tohto článku, skutočnosť, že letisko Lelystad sa v určitom okamihu otvorí na obchodnú prevádzku, ako aj veľkosť tohto otvorenia z hľadiska možnej prevádzky, je nevyhnutným predpokladom na toto rozloženie prevádzky. Tieto prvky netvoria súčasť samotnej distribúcie. Podmienky samotného rozloženia prevádzky nemôžu mať negatívny vplyv na súlad s pravidlami Únie o „bezpečnostnej ochrane“, „bezpečnosti leteckej prevádzky“ a „ochrane životného prostredia“, ako sa uvádza v článku 19 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1008/2008. V dôsledku toho nevznikajú v súvislosti s týmito bodmi žiadne obavy týkajúce sa nezlučiteľnosti s týmto ustanovením.

6. **ZÁVER**

(102) Na záver, na základe posúdenia skutočností a predpokladov obsiahnutých v oznámení holandských orgánov sa Komisia domnieva, že plánované pravidlá rozloženia prevádzky sú zlučiteľné s článkom 19 nariadenia (ES) č. 1008/2008.

([31]) Ako je vysvetlené (odôvodnenia 12 a 85), rozšírenie počtu príslušných prevádzkových intervalov na letisku Lelystad sa uskutoční len po vyhodnotení režimu a len po osobitnom schválení Komisie. Režim uvedený v tomto rozhodnutí sa obmedzuje na vyššie uvedený počet 10 000 prevádzkových intervalov.

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Jediný článok

Opatrenia stanovené v návrhu ministerskej vyhlášky a návrhu nariadenia ministra pre infraštruktúru a hospodárenie s vodami o rozložení leteckej prevádzky medzi letiskom Lelystad a letiskom Schiphol, ako boli oznámené Komisii 29. marca 2019 a zmenené listami z 3. júla 2019 a 11. júla 2019, sa týmto schvaľujú.

Toto rozhodnutie je určené Holandskému kráľovstvu.

V Bruseli 24. septembra 2019

Za Komisiu
Violeta BULC
členka Komisie