

**DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2016/707****z dnia 10 maja 2016 r.****w sprawie zatwierdzenia zmienionych zasad podziału ruchu lotniczego dla portów lotniczych Paryż Charles-de-Gaulle, Paryż Orly i Paryż Le Bourget zgodnie z art. 19 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008***(notyfikowana jako dokument nr C(2016) 2635)***(Jedynie tekst w języku francuskim jest autentyczny)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 19 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

**1. PROCEDURA**

- (1) Pismem z dnia 28 września 2015 r. władze francuskie powiadomiły Komisję, zgodnie z art. 19 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, o projekcie zmian przepisów obecnie określonych w dekrete z dnia 15 listopada 1994 r. w sprawie podziału ruchu lotniczego w ramach systemu portów lotniczych Paryża (zwanymi dalej „zamierzonymi zmianami”) <sup>(2)</sup>. Pismem z dnia 10 listopada 2015 r. Komisja zwróciła się o dodatkowe informacje, na co władze francuskie odpowiedziały pismem z dnia 30 listopada 2015 r.
- (2) Komisja opublikowała podsumowanie zamierzonych zmian w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w dniu 2 grudnia 2015 r., a zainteresowane strony zostały zaproszone do zgłaszania uwag <sup>(3)</sup>.

**2. KONTEKST I OPIS ŚRODKA****2.1. DEKRET Z DNIA 15 LISTOPADA 1994 R.**

- (3) Miasto Paryż jest obsługiwane przez porty lotnicze Charles-de-Gaulle, Orly i Le Bourget, na których ruch jest zbiorowo uregulowany na podstawie dekretu z dnia 15 listopada 1994 r.
- (4) W odpowiedzi na skargę w decyzji Komisji 95/259/WE <sup>(4)</sup> Komisja uznała zasady podziału ruchu lotniczego dla portów lotniczych Paryża, określone we francuskim dekrete z dnia 15 listopada 1994 r., za zgodne z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych <sup>(5)</sup>. Wspomniane rozporządzenie zostało w międzyczasie uchylone i zastąpione rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008. Decyzja Komisji została uzależniona od tego, czy dekret zostanie zmieniony, jak wskazano w decyzji. Władze francuskie zastosowały się do tego wymogu, wprowadzając zmianę do dekretu w dniu 1 marca 1996 r.
- (5) Dekret z dnia 15 listopada 1994 r. ze zmianami (zwany dalej „dekret z 1994 r.”) ma zastosowanie wyłącznie do ruchu w obrębie EOG. Stanowi on, że nieregularne przewozy lotnicze do i z lotnisk w EOG świadczone przy użyciu statku powietrznego o pojemności 25 miejsc lub mniejszej, jeśli miejsca te nie są sprzedawane pasażerom pojedynczo, bezpośrednio przez przewoźnika albo pośrednio, muszą odbywać się z/do Le Bourget. Cały

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3.<sup>(2)</sup> Celem jest wprowadzenie stosownych zmian w drodze nowego dekretu zastępującego dekret z 1994 r.<sup>(3)</sup> Dz.U. C 400 z 2.12.2015, s. 4.<sup>(4)</sup> Dz.U. L 162 z 13.7.1995, s. 25.<sup>(5)</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych (Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 8), uchylone art. 27 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 (wersja przekształcona).

pozostały ruch w obrębie EOG może odbywać się z/do portów lotniczych Charles-de-Gaulle i Orly. Dostęp do Orly jest ograniczony do czterech rejsów dziennie na trasach między portem lotniczym Orly i innymi portami lotniczymi w EOG w określonych porach dnia. W godzinach szczytu ograniczenie dotyczące Orly nie ma zastosowania, jeśli usługi świadczone są przy użyciu statku powietrznego o określonej minimalnej wielkości.

## 2.2. PLANOWANE ZMIANY I CZYNNIKI LEŻĄCE U PODSTAW REGULACJI

- (6) Zamierzone zmiany istniejących zasad podziału ruchu lotniczego dla portów lotniczych obsługujących Paryż znoszą istniejące ograniczenia, które mają zastosowanie do portu lotniczego Orly, w zakresie dziennej częstotliwości lotów, w zależności również od rozmiaru statku powietrznego w porcie lotniczym Orly, obecnie zawarte w art. 4 i 5 dekretu z 1994 r., przywołane w pełni w sekcji I decyzji 95/259/WE.
- (7) Ograniczenia nałożone konkretnie na Orly miały na celu optymalizację ograniczonej przepustowości tego portu lotniczego i uniemożliwienie przewoźnikom lotniczym obsługiwanie więcej niż czterech lotów na przewoźnika na określonej trasie, zachęcając w ten sposób do wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie dla różnych miejsc przeznaczenia. Ograniczenia te spowodowały również optymalizację wykorzystania ograniczonych przydziałów czasu na start lub lądowanie, zapobiegając wykorzystywaniu statków powietrznych poniżej pewnego progu wielkości na trasach, na których ruch pasażerski był wystarczająco intensywny, aby wykorzystywać na nich większe statki powietrzne, jedynie w celu spełnienia wymagań dotyczących przydziałów czasu na start lub lądowanie. Wielkości progowe zostały ustalone na podstawie wielkości ruchu pasażerskiego na danej trasie.
- (8) Według władz francuskich te szczególnie ograniczenia nie są już konieczne. Władze francuskie wydają się być usatysfakcjonowane obecną sytuacją w zakresie korzystania z przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Orly, ponieważ stwierdziły, że ich wykorzystanie jest naturalnie zoptymalizowane od czasu wprowadzenia dekretu z 1994 r. Ponieważ wszystkie przydziały czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Orly są obecnie wykorzystywane, możliwość uzyskania przydziałów czasu na start lub lądowanie dla innych przewozów w tym porcie lotniczym jest bardzo ograniczona. Operatorzy obecnie używają również większych statków powietrznych w celu zmaksymalizowania zdolności przewozowych i w związku z tym zoptymalizowania wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie we własnym interesie, w sposób korzystny również dla optymalnego wykorzystania przepustowości w porcie lotniczym Orly.
- (9) Co się tyczy pozostałych przepisów dekretu z 1994 r., zamierzone zmiany rozszerzają ponadto stosowanie zasad podziału ruchu lotniczego, które mają obecnie zastosowanie wyłącznie do usług w obrębie EOG, również na usługi wykraczające poza EOG, jak wyjaśniono w kolejnych dwóch motywach.
- (10) Le Bourget przyjmuje wyłącznie nieregularne przewozy lotnicze świadczone przez statki powietrzne o pojemności 25 miejsc lub mniejszej, jeśli miejsca te nie są sprzedawane pasażerom pojedynczo. W wyniku zamierzonych zmian ruch wykraczający poza EOG w ramach regularnych przewozów lotniczych świadczonych na pokładzie statku powietrznego o pojemności 25 miejsc lub większej, jeśli miejsca te są sprzedawane pasażerom pojedynczo, bezpośrednio przez przewoźnika albo pośrednio, zostanie wykluczony z Le Bourget. Do górnego limitu miejsc można – w należycie uzasadnionych przypadkach – zastosować odstępstwa na podstawie decyzji właściwego ministra. Obecnie te ograniczenia mają zastosowanie wyłącznie do usług w obrębie EOG.
- (11) Wszystkie pozostałe przewozy kierowane są do portów lotniczych Orly i Charles-de-Gaulle. Zamierzone zmiany mogą powodować ograniczenia ruchu wykraczającego poza EOG w ramach nieregularnych przewozów lotniczych świadczonych przez statki powietrzne o pojemności 25 miejsc lub mniejszej, jeśli miejsca te nie są sprzedawane pasażerom pojedynczo lub – po uzyskaniu uprzedniej zgody – jeśli przedmiotowy statek powietrzny przewozi pasażerów tranzytowych. Odpowiada to istniejącym ograniczeniom dla przewozów w obrębie EOG <sup>(1)</sup>.
- (12) Władze francuskie przewidują następujący wpływ na podział ruchu lotniczego w chwili obecnej <sup>(2)</sup>:
  - przepisy dotyczące ruchu w obrębie EOG pozostają zasadniczo takie same i brak jest jakiegokolwiek faktycznego wpływu,
  - przepisy wprowadzą zakaz regularnych przewozów wykraczających poza EOG w porcie lotniczym Le Bourget, chociaż żadne tego rodzaju przewozy i tak nie są w chwili obecnej wykonywane w Le Bourget,
  - przepisy te wprowadzą również zakaz nieregularnych przewozów wykraczających poza EOG dla dużych statków powietrznych w porcie lotniczym Le Bourget, chociaż obecna liczba takich przewozów jest niewielka (130 lotów na 54 000 w 2014 r.),

<sup>(1)</sup> Zgodnie z obowiązującymi przepisami mającymi zastosowanie wyłącznie do przewozów w obrębie EOG, korzystniejsze traktowanie lotów z przesiadką nie jest co do zasady automatyczne, ale może również zostać przyznane w drodze odstępstwa.

<sup>(2)</sup> Wyjaśnione w piśmie władz francuskich z dnia 30 listopada 2015 r.

- nieregularne przewozy lotnicze wykraczające poza EOG świadczone przez statki powietrzne o pojemności 25 miejsc lub mniejszej, jeśli miejsca te nie są sprzedawane pasażerom pojedynczo, będą zakazane w portach lotniczych Orly i Charles-de-Gaulle. Jednak ze względu na ograniczoną dostępność przydziałów czasu na start lub lądowanie obecnie dostępna jest jedynie bardzo ograniczona liczba nieregularnych przewozów lotniczych świadczonych przez statki powietrzne o pojemności 25 miejsc lub mniejszej w porcie lotniczym Orly. Co się tyczy portu lotniczego Charles-de-Gaulle, operatorzy nieregularnych przewozów lotniczych świadczonych przez statki powietrzne o pojemności 25 miejsc lub mniejszej już w chwili obecnej preferują Le Bourget ze względu na jego bliskość względem miasta oraz jego status biznesowego portu lotniczego.
- (13) Władze francuskie wyjaśniły, że obecne ograniczenia nałożone przez dekret z 1994 r. w zakresie, w jakim dotyczyły statków powietrznych o liczbie miejsc nieprzekraczającej 25, jeśli miejsca te nie są sprzedawane pasażerom pojedynczo (art. 6 dekretu), były uzasadnione potrzebą optymalnego wykorzystania ograniczonej przepustowości Charles-de-Gaulle i Orly. Według władz francuskich w celu osiągnięcia takiej optymalizacji konieczne było zapewnienie homogenizacji typu statku powietrznego, co pozwala na regularne operacje lotnicze w identycznych odstępach czasu i przestrzeni między operacjami. Mniejsze, a tym samym potencjalnie wolniejsze statki powietrzne zakłócają regularność sekwencji, gdyż małe statki powietrzne wymagają więcej miejsca i czasu między operacjami lotniczymi. W związku z tym te nieregularne przewozy lotnicze wykonywane przez statki powietrzne o pojemności 25 miejsc lub mniejszej, jeśli miejsca te nie są sprzedawane pasażerom pojedynczo, są kierowane do Le Bourget, aby nie zakłócać regularności sekwencji.
- (14) Z drugiej strony, nieregularne przewozy lotnicze wykonywane przez statki powietrzne o pojemności 25 miejsc lub mniejszej, jeśli miejsca te nie są sprzedawane pasażerom pojedynczo, muszą odbywać się z/do Orly i Charles-de-Gaulle. Według władz francuskich jest to spowodowane faktem, iż port lotniczy Le Bourget, z powodów wymienionych w następnym akapicie, nie przyjmuje żadnych przewozów sprzedawanych ogółowi społeczeństwa. Jednak ze względu na fakt, że przewozy te są ograniczone i odbywają się pod warunkiem znalezienia *ad hoc* przydziałów czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Orly i Charles-de-Gaulle, nie są one uznawane za zakłócające dla tych portów lotniczych.
- (15) W odniesieniu do ruchu lotniczego przyjmowanego w Le Bourget władze francuskie stwierdziły, że dokonano wyboru zarezerwowania tego portu lotniczego dla biznesu i lotnictwa ogólnego oraz jako salonu dla niektórych międzynarodowych imprez związanych z branżą lotniczą i kosmiczną. Infrastruktura portu lotniczego jest dostosowana do tego celu, a zatem kierowanie jakichkolwiek przewozów zarobkowych, regularnych przewozów lotniczych lub nieregularnych przewozów lotniczych dużymi statkami powietrznymi do Le Bourget wymagałoby wcześniejszych inwestycji w celu dostosowania infrastruktury do tego rodzaju przewozów. Ponadto regularne przewozy i przewozy dużymi statkami powietrznymi miałyby wpływ na środowisko i mieszkańców.
- (16) Według władz francuskich wspomniane wyżej kwestie, istotne dla każdego z omawianych portów lotniczych, odnoszą się również do ruchu do i z państw spoza EOG. Ponieważ taki ruch jest powszechnie zliberalizowany na podstawie nowych umów o komunikacji lotniczej, nastąpił jego znaczny wzrost od czasu wejścia w życie dekretu z 1994 r. W związku z tym władze francuskie uważają, że należy zastosować powyższe ograniczenia do całego ruchu lotniczego.

### 2.3. KONSULTACJE PRZEPROWADZONE PRZEZ WŁADZE FRANCUSKIE

- (17) Władze francuskie przeprowadziły konsultacje przed powiadomieniem Komisji o zamierzonych zmianach<sup>(1)</sup>:
- zawiadomienie o projekcie nowych przepisów zostało opublikowane w dniu 19 maja 2015 r. na stronie internetowej dotyczącej konsultacji społecznych ministerstwa ds. ekologii, zrównoważonego rozwoju i energii,
  - powiadomienie o zamiarze zmiany istniejących zasad podziału ruchu lotniczego dla portów lotniczych obsługujących Paryż zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Republiki Francuskiej z dnia 21 maja 2015 r. wraz z linkiem do tekstu projektu,
  - okres konsultacji zakończył się dnia 21 lipca 2015 r.
- (18) Przed rozpoczęciem konsultacji społecznych władze francuskie przeprowadziły ustne konsultacje ze stowarzyszeniami transportu lotniczego FNAM (Fédération nationale de l'aviation Marchande), SCARA (Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes) i EBAA (Europejskie Stowarzyszenie Lotnictwa Korporacyjnego), które wyraziły swoje poparcie dla zmian, w szczególności odnośnie do zamierzonego zapewnienia spójności traktowania przewozów z i spoza EOG.

<sup>(1)</sup> Wyszczególnione w piśmie władz francuskich z dnia 30 listopada 2015 r.

- (19) Władze francuskie otrzymały uwagi od trzech zainteresowanych stron i uwzględniły je w projekcie tekstu.
- (20) Wstępny projekt przepisów zawierał przepis umożliwiający prowadzenie nieregularnych przewozów lotniczych, wykonywanych przez statki powietrzne o pojemności 25 miejsc lub mniejszej, do/z portów lotniczych Orly i Charles-de-Gaulle, jeżeli przedmiotowe statki powietrzne przewożą pasażerów tranzytowych, bez konieczności wcześniejszego przyznania odstępstwa. Przepis ten został odrzucony przez porty lotnicze Paryża (ADP), a następnie wykreślony z projektu tekstu. Uznano, że powszechne udostępnienie Charles-de-Gaulle i Orly na potrzeby tych lotów mogłoby mieć szkodliwy wpływ na regularny ruch lotniczy w tych portach lotniczych.

### 3. KONSULTACJE PROWADZONE PRZEZ KOMISJĘ

- (21) W odpowiedzi na publikację podsumowania zamierzonych zmian w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* Komisja otrzymała uwagi od jednej zainteresowanej strony.
- (22) Zainteresowana strona twierdziła, że ograniczenie rodzaju przewozów, które mogą być prowadzone do/z Le Bourget, jest nadmierne i sprzeczne z interesami konsumentów, regionu i samego portu lotniczego. Ponadto strona ta wskazała, że nie przeprowadzono żadnych badań, aby ocenić skutki gospodarcze zamierzonych zmian i ich konsekwencje dla ruchu lotniczego w porównaniu z dotychczasowymi zasadami podziału ruchu lotniczego.
- (23) Strona ta twierdziła, że rozróżnienie w oparciu o regularność i nieregularność przewozów oraz wielkość statku powietrznego jest arbitralne i nieuzasadnione. Strona ta zasugerowała, że nowe zasady mogłyby być interpretowane jako przesunięcie ruchu lotniczego z Le Bourget, gdzie usługami terminalu zarządza siedmiu niezależnych operatorów, w kierunku portów lotniczych Charles-de-Gaulle i Orly, gdzie terminale są obsługiwane przez monopole.
- (24) Na koniec strona ta stwierdziła, że proces konsultacji miał dyskryminujący charakter. Jej zdaniem, w przeciwieństwie do innych zainteresowanych stron, nie została ona zaproszona do udziału w spotkaniach, podczas których omawiano i poddawano ocenie zamierzone zmiany. Dlatego mogła jedynie przedstawić swoje uwagi na piśmie.

### 4. WARUNKI OKREŚLONE W ART. 19 ROZPORZĄDZENIA (WE) NR 1008/2008

- (25) Art. 19 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 stanowi, że państwo członkowskie, po przeprowadzeniu konsultacji z zainteresowanymi stronami, może dokonać, bez dyskryminacji w odniesieniu do różnych punktów docelowych wewnątrz Wspólnoty lub z powodu przynależności państwowej lub tożsamości przewoźników lotniczych, podziału ruchu lotniczego między porty lotnicze na następujących warunkach:
- porty lotnicze obsługują to samo miasto lub tę samą konurbację;
  - porty lotnicze dysponują odpowiednią infrastrukturą transportową, umożliwiającą w najszerszym możliwym zakresie bezpośrednie połączenie, dzięki któremu można dotrzeć do portu lotniczego w ciągu 90 minut przy uwzględnieniu, w razie potrzeby, przekroczenia granicy;
  - porty lotnicze są połączone ze sobą oraz z miastem lub konurbacją, które obsługują, za pośrednictwem częstych, niezawodnych i sprawnych usług transportu publicznego; oraz
  - porty lotnicze oferują przewoźnikom lotniczym niezbędne usługi i nie ograniczają w zbyt dużym stopniu ich możliwości prowadzenia działalności zarobkowej.
- (26) Ponadto podział ruchu lotniczego między dane porty lotnicze musi być zgodny z zasadami proporcjonalności i przejrzystości oraz opierać się na obiektywnych kryteriach.

- (27) Art. 19 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 przewiduje, że zainteresowane państwo członkowskie informuje Komisję o zamiarze dokonania podziału ruchu lotniczego lub zmian w obowiązujących zasadach podziału ruchu lotniczego. Stanowi on również, że Komisja bada stosowanie przepisów art. 19 ust. 2 oraz, w terminie sześciu miesięcy od otrzymania informacji od państwa członkowskiego oraz po zwróceniu się do komitetu ustanowionego w art. 25 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 o opinię, podejmuje decyzję, czy państwo członkowskie może zastosować przedmiotowe środki. Przewiduje on ponadto, że Komisja publikuje swoją decyzję w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, a środki nie mogą być stosowane przed opublikowaniem zgody Komisji.

## 5. OCENA

- (28) Zmiany zasad dotyczących podziału ruchu lotniczego dla portów lotniczych obsługujących Paryż rozszerzają zakres stosowania istniejących przepisów na przewozy spoza EOG, co powoduje ograniczenie dostępu względem niektórych rodzajów przewozów do i z każdego portu lotniczego.
- (29) Jest to zmiana obowiązujących zasad podziału ruchu lotniczego w rozumieniu art. 19 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008. Zgodnie z warunkami w nim określonymi przepis ten nie ogranicza się do ruchu na terytorium UE lub (z uwagi na włączenie tego rozporządzenia do Porozumienia EOG) w EOG. Ponadto w ramach szeregu umów z niektórymi państwami trzecimi, które obecnie obowiązują, np. z Konfederacją Szwajcarską i Stanami Zjednoczonymi Ameryki, unijni przewoźnicy lotniczy i przewoźnicy lotniczy z tych państw trzecich są uprawnieni do wykonywania przewozów między dowolnymi punktami w Unii a terytorium danego państwa trzeciego. Wreszcie przewoźnicy z dowolnego państwa członkowskiego posiadający oddział w innym państwie członkowskim są uprawnieni do korzystania bez ograniczeń z praw wynikających z umów dwustronnych zawartych przez to ostatnie państwo członkowskie, zgodnie z orzecznictwem Trybunału <sup>(1)</sup>.
- (30) Inna zmiana dotychczasowych zasad podziału ruchu lotniczego, w rozumieniu art. 19 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, polega na tym, że pewne ograniczenia dotyczące portu lotniczego Orly zostają zniesione, jak wyjaśniono w motywie 11 powyżej.

### 5.1. KONSULTACJE

- (31) Komisja zauważa, że władze francuskie przeprowadziły oficjalne konsultacje społeczne w drodze zawiadomienia z dnia 19 maja 2015 r., zachęcając wszystkie zainteresowane strony do przesyłania odpowiedzi. Komisja nie dysponuje danymi wskazującymi na to, że odpowiedzi na te konsultacje nie zostały uwzględnione przez władze francuskie. Przeciwnie, stwierdza ona, że projekt przepisów został zmieniony w następstwie konsultacji. Komisja jest zatem zdania, że przeprowadzono odpowiednie konsultacje z zainteresowanymi stronami zgodnie z wymogami art. 19 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008.

### 5.2. ZGODNOŚĆ TRZECH PRZEDMIOTOWYCH PORTÓW LOTNICZYCH Z KRYTERIAMI OKREŚLONYMI W ART. 19 UST. 2 AKAPIT PIERWSZY ROZPORZĄDZENIA (WE) NR 1008/2008

- (32) Komisja jest przekonana, że trzy przedmiotowe porty lotnicze: Orly, Charles-de-Gaulle i Le Bourget spełniają wymogi określone w art. 19 ust. 2.
- (33) Wspomniane porty lotnicze obsługują konurbację Paryża, są dostępne za pośrednictwem odpowiedniej infrastruktury transportu drogowego, jak również transportu publicznego w ciągu od 35 minut do około godziny, są połączone ze sobą oraz z miastem Paryż za pośrednictwem częstych i niezawodnych usług transportu publicznego, a także oferują przewoźnikom lotniczym niezbędne usługi, a mianowicie kontrolę ruchu lotniczego, obsługę naziemną oraz obsługę pasażerów.

### 5.3. NIEDYSKRYMINACJA

- (34) Zmienione przepisy nie wykazują żadnej dyskryminacji w odniesieniu do różnych punktów docelowych wewnątrz Unii ani ze względu na przynależność państwową lub tożsamość przewoźników lotniczych.

<sup>(1)</sup> Sprawa C-467/98 Komisja przeciwko Danii, C-467/98, pkt 122 i nast.

- (35) W związku z tym proponowane zmiany są zgodne z kryteriami niedyskryminacji określonymi w art. 19 ust. 2.

#### 5.4. ZASADNOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- (36) Zniesienie ograniczeń dotyczących Orly jedynie niweluje istniejące ograniczenia bez wprowadzania dodatkowych. Ograniczenia zostały wprowadzone w celu zachęcania do wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie dla różnych miejsc przeznaczenia i aby uniemożliwić przewoźnikom eksploatację statków powietrznych poniżej pewnego progu wielkości na trasach o dużej ilości ruchu pasażerskiego jedynie w celu spełnienia wymogów wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie. Jednak mając na uwadze okoliczności opisane w motywie 8 powyżej, przepisy te stały się zbędne.
- (37) W odniesieniu do innych skutków zamierzonych zmian wprowadzone nowe ograniczenia są następujące:
- w portach lotniczych Orly oraz Charles-de-Gaulle zakazane będą nieregularne przewozy spoza EOG małymi statkami powietrznymi, w których miejsca nie są sprzedawane pasażerom pojedynczo,
  - w Le Bourget zakazane będą regularne przewozy wykraczające poza EOG i oraz przewozy wykraczające poza EOG wykonywane dużymi statkami powietrznymi.
- (38) Jedna z zainteresowanych stron twierdzi, że te ograniczenia są nadmierne. Komisja nie zgadza się z tym stwierdzeniem. Zasady podziału ruchu lotniczego służą dwóm celom:
- z jednej strony, dąży się do optymalnego wykorzystania ograniczonej przepustowości portów lotniczych Orly i Charles-de-Gaulle. W związku z tym nieregularne przewozy lotnicze wykonywane przez statki powietrzne o pojemności 25 miejsc lub mniejszej, jeśli miejsca te nie są sprzedawane pasażerom pojedynczo, są kierowane do Le Bourget, aby nie zakłócać regularności sekwencji ruchu w portach lotniczych Orly i Charles-de-Gaulle,
  - z drugiej strony, dąży się do ograniczenia ruchu do i z Le Bourget do nieregularnych przewozów lotniczych wykonywanych przez statki powietrzne o pojemności 25 miejsc lub mniejszej, jeśli miejsca te nie są sprzedawane pasażerom pojedynczo, ponieważ obsługiwane innych rodzajów przewozów wymagałoby wcześniejszych inwestycji w celu dostosowania infrastruktury portu lotniczego.
- (39) W związku z tym rozróżnienie przewidziane przez władze francuskie w oparciu o rodzaje usług (ich regularny lub nieregularny charakter, a także sposób, w jaki sprzedawane są miejsca) oraz wielkość statku powietrznego wydają się odpowiednie z punktu widzenia realizacji zamierzonych celów.
- (40) Podobnie nie wydaje się, by środek ten wykraczał poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (41) W zakresie, w jakim niektóre przewozy spoza EOG mają być zastrzeżone dla portów lotniczych Charles-de-Gaulle i Orly, nic nie wskazuje na to, że celem jest zapewnienie przewagi operatorowi tych portów lotniczych (ADP), a nie osiągnięcie wspomnianej optymalizacji. W tym kontekście Komisja zauważa również, że władze francuskie początkowo zamierzały przyznać małym statkom powietrznym przewożącym pasażerów tranzytowych ogólny dostęp do portu lotniczego Orly, któremu to rozwiązaniu sprzeciwiło się samo ADP.
- (42) Komisja uważa zatem, że zamierzone zmiany są obiektywnie uzasadnione i proporcjonalne.

#### 5.5. OBIEKTYWNE KRYTERIA

- (43) Zamierzone zmiany opierają się na obiektywnych kryteriach (wielkość statku i rodzaj przewozów, jak wyjaśniono powyżej) i są konieczne do realizacji wyżej wymienionych celów zasad podziału ruchu lotniczego.

#### 5.6. PRZEJRZYŚĆ

- (44) Ponadto zamierzone zmiany zostaną opublikowane, tak jak obecnie obowiązujące przepisy, i w związku z tym będą przejrzyste.

## 6. WNIOSEK

- (45) Podsumowując, Komisja uważa, że zamierzone zmiany zasad podziału ruchu lotniczego, określonych w dekreście z dnia 15 listopada 1994 r. w sprawie podziału ruchu lotniczego w ramach systemu portów lotniczych Paryża, są zgodne z wymogami określonymi w art. 19 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008.
- (46) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu Doradczego, o którym mowa w art. 25 rozporządzenia,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

*Artykuł 1*

Niniejszym zatwierdza się zamierzoną zmianę zasad podziału ruchu lotniczego określonych w dekreście z dnia 15 listopada 1994 r. w sprawie podziału ruchu lotniczego w ramach systemu portów lotniczych Paryża, zgłoszoną Komisji w dniu 28 września 2015 r.

*Artykuł 2*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Francuskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 10 maja 2016 r.

*W imieniu Komisji*

Violeta BULC

*Członek Komisji*

---