

**PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/2358****ze dne 1. prosince 2022****o opatření přijatém Francií podle článku 20 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008, kterým se stanoví omezení výkonu provozních práv v důsledku závažných problémů týkajících se životního prostředí**

(oznámeno pod číslem dokumentu C(2022) 8694)

**(Pouze francouzské znění je závazné)****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství<sup>(1)</sup>, a zejména na článek 20 uvedeného nařízení,

po konzultaci s výborem uvedeným v čl. 25 odst. 1 nařízení (ES) č. 1008/2008,

vzhledem k těmto důvodům:

**I. POSTUP**

- (1) Dopisem ze dne 17. listopadu 2021<sup>(2)</sup> informovala Francie v souladu s čl. 20 odst. 2 nařízení (ES) č. 1008/2008 (dále jen „nařízení“) Komisi o svém záměru dočasně a za určitých podmínek omezit výkon provozních práv v důsledku závažných problémů týkajících se životního prostředí (dále jen „původní opatření“).
- (2) Informace původně předložené Francií zahrnovaly: 1) článek 145 zákona č. 2021–1104 ze dne 22. srpna 2021 o boji proti změně klimatu a posílení odolnosti vůči jejím účinkům (tak zvaný „zákon o klimatu a odolnosti“ (*Loi Climat et Résilience*), dále jen „zákon“) (3); 2) konsolidované znění článku L. 6412–3 dopravního řádu na základě zákona č. 2021–1104; 3) návrh vyhlášky (*décret*), která stanoví podmínky pro uplatnění zákazu (dále jen „návrh vyhlášky“), jakož i 4) dodatečné prvky vymezující kontext, obsah a odůvodnění původního opatření podle čl. 20 odst. 2 nařízení.
- (3) Komise obdržela dvě stížnosti (jednu od letišť a jednu od leteckých společností) (4), v nichž se uvádí, že článek 145 zákona nesplňuje podmínky čl. 20 odst. 1 nařízení, a je tudíž neslučitelný s právem EU.
- (4) Stěžovatelé zejména uvádějí, že článek 145 zákona bude vzhledem ke sledovanému cíli neúčinný a nepřiměřený, způsobí diskriminaci mezi leteckými dopravci a jeho doba trvání nebude časově omezena. Uvádějí také, že posouzení dopadů provedené francouzskými orgány není dostatečně podrobné, a v této souvislosti odkazují na stanovisko francouzské Státní rady (5); dále tvrdí, že odvětví letecké dopravy navíc již podléhá jiným opatřením sledujícím stejný cíl, jako je systém EU pro obchodování s emisemi (ETS), a brzy bude podléhat dalším novým legislativním opatřením, jako jsou opatření navrhovaná v balíčku „Fit for 55“ (6). Původní opatření by rovněž bylo dodatečným opatřením k povinnosti, která byla podle článku 147 téhož zákona uložena všem leteckým společnostem provozujícím ve Francii a která spočívá v kompenzaci jejich emisí na vnitrostátních trasách.

(1) Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3.

(2) Registrováno pod číslem ARES (2021)7093428.

(3) Autentizovaný elektronický Úřední věstník Francouzské republiky (*Journal officiel électronique authentifié de la République française*) č. 0196 ze dne 24. srpna 2021 <https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=x7Gc7Ys-Z3hzgxO5KgI0zSu1fmt64dDetDQxhvJZNMc=>

(4) CHAP(2021)03705 ze dne 6. října 2021 a CHAP(2021)03855 ze dne 20. října 2021.

(5) <https://www.conseil-etat.fr/avis-consultatifs/derniers-avis-rendus/au-gouvernement/avis-sur-un-projet-de-loi-portant-lutte-contre-le-dereglement-climatique-et-ses-effets>

(6) Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: „Fit for 55“: plnění klimatického cíle EU pro rok 2030 na cestě ke klimatické neutralitě, COM(2021) 550 final.

- (5) S ohledem na své předběžné posouzení se Komise dne 15. prosince 2021 rozhodla přezkoumat původní opatření podle čl. 20 odst. 2 nařízení (dále jen „rozhodnutí Komise ze dne 15. prosince 2021“). Komise rovněž rozhodla, že dokud uvedený přezkum nedokončí, původní opatření nelze provést <sup>(7)</sup>.
- (6) Dopisem ze dne 7. ledna 2022 požádaly útvary Komise francouzské orgány o doplňující informace, aby mohly posoudit slučitelnost původního opatření s podmínkami stanovenými v čl. 20 odst. 1 nařízení.
- (7) Dopisem ze dne 9. května 2022 poskytla Francie další prvky týkající se obsahu a odůvodnění původního opatření podle článku 20 nařízení. Dopisem ze dne 21. června 2022 předložila Francie aktualizované informace týkající se jejího oznámení obsahujícího pozměněný návrh vyhlášky, v němž nebyly stanoveny žádné odchylky (dále jen „konečný návrh vyhlášky“), jakož i další prvky, jejichž cílem bylo zohlednit obavy vznesené Komisí a jejími útvary ohledně slučitelnosti s podmínkami stanovenými v čl. 20 odst. 1 nařízení (dále jen společně „opatření“).

## II. SKUTKOVÝ STAV

### II.1 Popis opatření

- (8) Francie přijala dne 22. srpna 2021 zákon č. 2021–1104 o boji proti změně klimatu a posílení odolnosti vůči jejím dopadům.
- (9) Ustanovení čl. 145 části I zákona zakazuje na základě článku 20 nařízení pravidelné služby veřejné letecké přepravy cestujících na všech leteckých trasách na francouzském území, na nichž je denně provozováno několik přímých železničních spojů kratších než dvě a půl hodiny.
- (10) Podle čl. 145 částí II a IV zákona bude použití zákazu posouzeno po třech letech ode dne jeho vstupu v platnost.
- (11) Ustanovení čl. 145 části I odst. 2 zákona vyžaduje, aby byla s ohledem na stanovisko francouzské Státní rady (*Conseil d'Etat*) přijata další vyhláška, která upřesňuje podmínky použití odst. 1, „zejména charakteristické prvky dotčených železničních spojení, která musejí zajistit dostatečnou službu, jakož i podmínky, za nichž se lze od tohoto zákazu odchýlit v případě, že se jedná o letecké služby poskytující zejména přepravu přestupujících cestujících, nebo, na něž je možno nahlížet jako tak, že poskytují leteckou přepravu bez emisí uhlíku“. Vyhláška rovněž stanoví úroveň emisí CO<sub>2</sub> na cestujícího, kterou musí uvedené služby dosáhnout, aby mohly být považovány za bezuhlíkové“.
- (12) Konečný návrh vyhlášky stanoví podmínky pro uplatnění zákazu.
- (13) Podle článku 1 konečného návrhu vyhlášky se zákaz vztahuje na pravidelné služby veřejné letecké přepravy cestujících na trasách, v jejichž případě existuje železniční spojení zajišťující v každém směru přepravu za dobu kratší než dvě a půl hodiny:
- „1° mezi vlakovými nádražími zajišťujícími spojení se stejnými městy jako dotčená letiště; pokud je na letiště, které je z hlediska provozu z dvou dotčených letišť nejdůležitější, zajištěno přímé spojení vysokorychlostní železniční dopravou, zvolí se vlakové nádraží, z něhož je na toto letiště zajištěno spojení;
  - 2° bez nutnosti přestupu na jiný vlak mezi těmito dvěma vlakovými nádražími;
  - 3° několikrát denně s dostatečnou četností a vhodnými jízdními řády
  - 4° a umožňující přítomnost na daném místě po dobu více než osmi hodin během dne“.
- (14) Konečný návrh vyhlášky nezahrnuje odchylky týkající se spojení a služeb, které lze považovat za dekarbonizované, jak je uvedeno v 11. bodě odůvodnění rozhodnutí Komise ze dne 15. prosince 2021.

(7) Prováděcí rozhodnutí Komise ze dne 15. prosince 2021, C(2021) 9550

(15) Podle článku 2 konečného návrhu vyhlášky vstoupí vyhláška v platnost prvním dnem po vyhlášení a bude platná po dobu tří let.

(16) Pokud jde o uvedené opatření, francouzské orgány uvedly následující<sup>(8)</sup>:

„1. Zavádí se diferenciaci při výpočtu délky trvání alternativní cesty po železnici, přičemž se plně zohledňuje intermodální charakter některých letišť:

- pokud je na letišti, které je z hlediska provozu na dané trase nejdůležitější, zajištěna služba v podobě přímého spojení vysokorychlostní železniční dopravou, zvolí se pro výpočet alternativní železniční služby nádraží, které na dané letišti zajišťuje spojení,
- ve všech ostatních případech je nádražím zvoleným pro výpočet alternativní železniční služby nádraží, které zajišťuje spojení do stejného města jako dotčené letiště.

Pokud jde konkrétně o osm identifikovaných tras, přímé spojení vysokorychlostní železniční dopravou je zajištěno pouze na dvě letiště: Paris-Charles de Gaulle et Lyon-Saint Exupéry.

Pařížské letiště Paris-Charles de Gaulle je pátým největším letištem s nejvyšším počtem přestupů v Evropě (30 %, zdroj Mezinárodního sdružení leteckých dopravců (IATA) 2019), které disponuje infrastrukturou umožňující dopravu na letiště vysokorychlostním vlakem. Francouzské orgány se proto domnívají, že na rozdíl od letiště Paris-Orly, které je letištem z bodu do bodu (7 % přestupů, tentýž zdroj), musí být intermodální charakter letiště Paris-Charles de Gaulle – posílený tím, že je na něm umístěno nádraží napojené na vysokorychlostní železniční síť – zohledněn tak, že se při analýze alternativních železničních tras z měst Bordeaux, Lyon, Nantes nebo Rennes bude považovat za plnohodnotnou destinaci.

Stejně tak je tomu u letiště Lyon-Saint Exupéry vybaveného nádražím s vysokorychlostní železniční tratí, které je třeba při analýze jednotlivých tras – zejména mezi městy Marseille a Lyon – považovat za plnohodnotnou destinaci.

2. Francouzské orgány se navíc rozhodly více upřesnit podmínky, které musí být splněny, aby byla železniční služba považována za přijatelnou<sup>(9)</sup>: musí mít dostatečně četné spoje a vhodný jízdní řád podle znění převzatého z článku 16 nařízení (ES) č. 1008/2008 o závazcích veřejné služby. Tato definice musí umožnit zajištění souladu s článkem 20 téhož nařízení tím, že definicí opatření vymezí pomocí přesné definice pojmu „dostatečná služba“.

(17) Francouzské orgány dále upřesňují<sup>(10)</sup> toto: „V praxi je [...] situace, pokud jde o osm tras uvedených v původním oznámení, následující:

- „— tři uvedené trasy mezi Paris-Orly a městy Bordeaux, Nantes a Lyon budou všem dopravcům zakázána,
- trasy mezi Paris-Charles de Gaulle na jedné straně a městy Bordeaux a Nantes na straně druhé jsou z oblasti působnosti opatření vyloučeny vzhledem k tomu, že je cesta po železnici vedoucí na letiště Paris-Charles-de Gaulle delší než dvě a půl hodiny (nejrychlejší cesta trvá přibližně tři a půl hodiny a tři hodiny),
- trasy mezi Paris-Charles de Gaulle na jedné straně a městy Rennes a Lyon na straně druhé, jakož i trasa Lyon – Marseille jsou z opatření vyloučeny vzhledem k současnému stavu železniční nabídky. Ve skutečnosti je situace taková, že daná železniční spojení mohou sice trvat méně než dvě a půl hodiny, cestujícímu však neumožní se dostat dostatečně brzy ráno na letiště Paris-Charles de Gaulle (nebo na letiště Lyon-Saint Exupéry v případě spojení Lyon – Marseille), nebo odtamtud odjet dostatečně pozdě večer,
- díky budoucímu zlepšení železničních služeb, které budou nabízet dostatečně četné spoje a vhodné jízdní řády, zejména pokud jde o přípoje, bude možno tyto letecké trasy zakázat“.

Francouzské orgány navíc do své odpovědi zahrnuly přílohu, která podrobně popisuje, jak jsou kritéria konečného návrhu vyhlášky uplatňována na osm výše uvedených leteckých spojení.

<sup>(8)</sup> V dodatečných informacích poskytnutých dne 9. května 2022.

<sup>(9)</sup> V doplňujících informacích poskytnutých dne 9. května 2022 francouzské orgány chybně uvedly toto: „Francouzské orgány se navíc rozhodly více upřesnit podmínky, které musí být splněny, aby byla železniční služba považována za nahraditelnou“. Uvedený text byl opraven poté, co byla tato informace ověřena u francouzských orgánů.

<sup>(10)</sup> V dodatečných informacích poskytnutých dne 21. června 2022.

- (18) Francouzské orgány rovněž upřesňují následující: „Situace, pokud jde o zakázané trasy či trasy, na které se zákaz potenciálně vztahuje, (zejména vnitrostátní trasy mezi letišti Paris-Charles de Gaulle a Paris-Orly a letišťem Lyon-Saint Exupéry a destinacemi, do nichž je zajištěno spojení vysokorychlostní železniční dopravou), bude před každým plánovacím obdobím leteckých dopravců předmětem přezkumu“ (tj. v době každého předložení souvisejícího plánu). „Pokud jde o dobu uplatňování opatření, DGCA bude pro potřeby veřejnosti aktualizovat seznam tras, které jsou skutečně zakázány, a objasní vztah mezi těmito zákazy a kritérii vyhlášky“.
- (19) Francouzské orgány znovu opakují a dále upřesňují svůj závazek učiněný na žádost Komise, a sice že „provedou hodnocení daného opatření 24 měsíců po jeho vstupu v platnost a toto hodnocení předloží útvarům Komise. Tento přezkum zohlední zejména účinky opatření na životní prostředí – včetně účinků na změnu klimatu – a na vnitřní trh leteckých služeb“.

## II.2 Rozhodnutí Komise ze dne 15. prosince 2021

- (20) Ve svém rozhodnutí ze dne 15. prosince 2021 měla Komise na základě svého předběžného posouzení za to, že původní opatření oznámené Francií dne 17. listopadu 2021 vyvolává obavy týkající se jeho slučitelnosti s podmínkami stanovenými v čl. 20 odst. 1 nařízení, pokud jde o nediskriminaci, narušení hospodářské soutěže, odůvodnění a proporcionalitu.
- (21) Komise měla za to, že první dvě počáteční odchylky ve prospěch leteckých služeb, které přepravují většinu přestupujících cestujících, představují riziko možné diskriminace a narušení hospodářské soutěže mezi leteckými dopravci a že třetí odchylka ve prospěch leteckých služeb, které by dosáhly maximální mezní hodnoty emisí, vyžaduje další analýzu jejich možných účinků na hospodářskou soutěž a možné diskriminace mezi leteckými dopravci.
- (22) Pokud jde o oblast působnosti odchylek, vyvstaly rovněž otázky týkající se efektivnosti původního opatření ve vztahu ke sledovanému cíli, neboť dosažení cíle v oblasti životního prostředí by bylo omezeno uplatněním prvních dvou odchylek.

## III. POSOUZENÍ OPATŘENÍ

- (23) Komise úvodem poznamenává, že odchylně od článku 15 nařízení a od práva leteckých dopravců EU svobodně provozovat letecké služby uvnitř EU musí být článek 20 nařízení vykládán způsobem, který omezuje jeho působnost na to, co je nezbytně nutné k ochraně zájmů členských států, kterou zajišťuje.

### *Existence závažných problémů týkajících se životního prostředí*

- (24) Komise propaguje opatření na podporu většího využívání nízkouhlíkových druhů dopravy při současném zajištění řádného fungování vnitřního trhu. Jedním z cílů Strategie Komise pro udržitelnou a inteligentní mobilitu (dále jen „strategie pro mobilitu“) je pro provozovatele dopravy vytvořit takové podmínky, aby do roku 2030 mohli svým zákazníkům nabídnout uhlíkově neutrální možnosti na pravidelných hromadných cestách v EU kratších než 500 km.
- (25) Komise již ve svém rozhodnutí ze dne 15. prosince 2021 uznala, že zamýšleným cílem opatření oznámeného Francií je přispět k řešení změny klimatu využíváním druhů dopravy, které vykazují menší uhlíkovou náročnost, pokud existují vhodné alternativy.
- (26) Francouzské orgány ve své odpovědi ze dne 9. května 2022 uvádějí, že „[o]patření oznámené francouzskými orgány vychází z práce Občanského konventu o klimatu (Convention citoyenne sur le climat), jejímž výsledkem je 149 opatření k urychlení boje proti změně klimatu“. Upřesňují rovněž, že „hlavní výzvou spočívající v omezení letů je v souladu s několika dalšími opatřeními bojovat proti změně klimatu“, a zároveň zdůrazňují, že budou zaznamenány „vedlejší pozitivní dopady na hluk a místní znečištění, k nimž přirozeně dojde vzhledem k tomu, že se díky tomuto opatření omezí letový provoz“.

- (27) Ve svém návrhu nařízení, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a kterým mění se nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“) <sup>(1)</sup>, Komise uznává, že „[z]měna klimatu je naléhavý problém, který vyžaduje urgentní řešení“, a odkazuje na zvláštní zprávu Mezivládního panelu pro změnu klimatu (IPCC) o dopadech globálního oteplení o 1,5 °C ve srovnání s úrovní před průmyslovou revolucí a o souvisejících plánech pro snižování celosvětových emisí skleníkových plynů, což zejména potvrzuje, že je třeba emise skleníkových plynů okamžitě snížit <sup>(2)</sup>.
- (28) Zelená dohoda pro Evropu vyzývá k 90 % snížení emisí skleníkových plynů z dopravy do roku 2050 a k zajištění udržitelnosti dopravního systému jako celku. Jak je zdůrazněno ve strategii pro mobilitu: „Za účelem dosažení této systémové změny musíme 1) zajistit udržitelnost všech druhů dopravy, 2) široce zpřístupnit udržitelné alternativy v multimodálním dopravním systému a 3) zavést správné pobídky, které budou hnací silou transformace. [...] Za tímto účelem je třeba použít všechny politické nástroje“.
- (29) K dosažení tohoto cíle je nezbytná podpora udržitelných možností dopravy, jako je vysokorychlostní železnice. Jak je zdůrazněno ve strategii pro mobilitu, je třeba, aby byly zavedeny vhodné (železniční) služby, které budou konkurenceschopné, pokud jde o ceny, četnost spojení a úroveň pohodlí.
- (30) V této souvislosti se Komise domnívá, že Francie je oprávněna se domnívat, že v dané situaci existuje závažný problém v oblasti životního prostředí, který zahrnuje naléhavou potřebu snížit emise skleníkových plynů, a že takové opatření, jako je opatření zamýšlené francouzskými orgány, by mohlo být odůvodněno podle čl. 20 odst. 1 nařízení, pokud je nediskriminační, nenarušuje hospodářskou soutěž mezi leteckými dopravci, není více omezující, než je nezbytné pro řešení obtíží, a pokud má omezenou dobu platnosti nepřekračující tři roky, po jejímž uplynutí musí být přezkoumáno, jak je stanoveno v čl. 20 odst. 1 nařízení.

#### **Zákaz diskriminace a narušení hospodářské soutěže**

- (31) Pokud jde o zákaz diskriminace a dopad na hospodářskou soutěž, původní opatření obsahovalo dvě odchylky ve prospěch leteckých služeb, které přepravují většinu přestupujících cestujících, což by podle původního posouzení Komise <sup>(3)</sup> představovalo riziko možné diskriminace a narušení hospodářské soutěže mezi leteckými dopravci.
- (32) Na základě dodatečných informací poskytnutých francouzskými orgány se Komise domnívá, že takové odchylky by bez ohledu na posuzovaný podíl přestupujících cestujících představovaly diskriminaci *de facto* a vedly by k narušení hospodářské soutěže na úkor stávajících nebo potenciálních leteckých dopravců zajišťujících spojení z bodu do bodu, jejichž obchodní model se nezaměřuje na přestupující cestující.
- (33) Tím, že Francie obě odchylky zrušila, byly rozptýleny obavy, které s těmito dvěma odchylkami souvisely a které se týkaly rizika možné diskriminace a narušení hospodářské soutěže mezi leteckými dopravci.
- (34) Kritéria použitá pro zákaz v konečném návrhu vyhlášky jsou založena na tom, jak dlouho trvá doba jízdy vlakových spojů, jaká je jejich četnost a vhodnost jízdních řádů, a jsou proto svou povahou objektivní. Zákaz se vztahuje na všechny pravidelné služby veřejné letecké přepravy cestujících na trasách, v jejichž případě existuje železniční spojení, které zajišťuje v každém směru přepravu za dobu, jež je kratší než dvě a půl hodiny, a splňuje podmínky článku 1 konečného návrhu vyhlášky podle 13. bodu odůvodnění. Jelikož žádné služby letecké dopravy nebudou ze zákazu vyňaty, opatření nevede k diskriminaci na základě státní příslušnosti, totožnosti nebo obchodního modelu leteckého dopravce ani nevede k narušení hospodářské soutěže mezi leteckými dopravci.

#### **Opatření by nemělo být více omezující, než je nezbytné pro řešení obtíží**

- (35) Ustanovení čl. 20 odst. 1 nařízení vyžaduje, aby opatření nebylo více omezující, než je nezbytné pro řešení obtíží.

<sup>(1)</sup> Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (EU) 2018/1999 (evropský právní rámec pro klima) (COM(2020) 80 final, 2020/0036 (COD)).

<sup>(2)</sup> Viz 2. bod odůvodnění. Rovněž uvedeno ve 3. bodě odůvodnění evropského právního rámce pro klima (Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1).

<sup>(3)</sup> Viz 21. bod odůvodnění výše.

- (36) Jak je uvedeno ve 30. bodě odůvodnění, problém zjištěný francouzskými orgány v tomto případě zahrnuje naléhavou potřebu snížit emise skleníkových plynů. Při posuzování toho, zda opatření není více omezující, než je nezbytné k řešení dotčených obtíží, se Komise bude zabývat tím, zda je toto opatření způsobilé dosáhnout cíle, kterým je přispět ke snížení emisí skleníkových plynů, a zda nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné k jeho dosažení, s přihlédnutím k tomu, zda jiné druhy dopravy poskytují odpovídající úroveň služeb k zajištění nezbytné konektivity.
- (37) V této souvislosti musí být negativní dopady jakéhokoli omezení provozních práv na evropské občany a konektivitu vyváženy dostupností alternativních druhů dopravy, které budou cenově přijatelné, praktické a udržitelnější.
- (38) Komise se předběžně vyjádřila v tom smyslu, že se vyvíjí řada legislativních a nelegislativních nástrojů, které mají odvětví letecké dopravy pomoci a dále jej motivovat k tomu, aby výrazně snížilo své emise CO<sub>2</sub> a stalo se udržitelnějším. V rámci balíčku „Fit for 55“ předložila Komise návrh na revizi systému EU pro obchodování s emisemi (ETS) <sup>(14)</sup> s cílem posílit signál o ceně uhlíku, návrh na revizi směrnice o zdanění energie <sup>(15)</sup>, která ruší povinné osvobození od daně na dodávky tryskového paliva, jakož i nový legislativní návrh nazvaný „Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU“ <sup>(16)</sup>. Cílem této iniciativy je dekarbonizovat odvětví letectví tak, že se uloží povinnost používat udržitelná letecká paliva a zároveň se zajistí dobře fungující letecký trh. Návrhy Komise na aktualizaci právních předpisů o jednotném evropském nebi a pravidel pro uspořádání letového provozu <sup>(17)</sup> mají rovněž velký potenciál pro modernizaci a udržitelnost a pomáhají snížit nadměrné spalování paliva a emise CO<sub>2</sub> způsobené neefektivností letů a roztržitostí vzdušného prostoru. Tyto legislativní návrhy jsou v současné době projednávány spolunormotvůrci a zatím nejsou použitelné. Jakmile budou zavedeny, měly by účinně přispívat k dekarbonizaci odvětví letecké dopravy do té míry, že by dané opatření již nemělo být zapotřebí.
- (39) Bez ohledu na to Komise konstatuje, že aby se v mezidobí přispělo ke snížení emisí skleníkových plynů v odvětví letecké dopravy, Francie se rozhodla dočasně omezit výkon provozních práv pro pravidelné služby veřejné letecké přepravy cestujících na vnitrostátních trasách, pro něž existuje denně několik přímých železničních spojů kratších než dvě a půl hodiny, které se vyznačují dostatečnou četností a vhodnými jízdními řády.
- (40) Pokud jde o to, zda jiné druhy dopravy poskytují odpovídající úroveň služeb, Komise konstatuje, že článek 1 konečného návrhu vyhlášky stanoví podrobnější soubor relevantních a objektivních požadavků, které zohledňují kvalitu spojení jak pro cestující z bodu do bodu, tak pro přestupující cestující. Příslušné francouzské orgány se navíc zavázaly, že před každým plánovacím obdobím leteckých dopravců předem posoudí, zda železniční spojení nabízí na dané trase odpovídající úroveň služeb (jak je definováno v článku 1 konečného návrhu vyhlášky), a že následně řádně informují potenciálně zainteresované dopravce o tom, na jakých trasách může být nadále spojení zajištěno. To rovněž znamená, že na trase, která byla dříve zakázána, by bylo případně možno znovu zajistit spojení, pokud by se kvalita železničních služeb změnila a již by nesplňovala podmínky odpovídající úrovni služeb, což přiměje k poskytování kvalitních železničních služeb odpovídající úrovně. Komise se domnívá, že takový dynamický přístup, který zohledňuje budoucí rozvoj železničních služeb, by v souladu s cíli strategie pro mobilitu podpořil multimodalitu a byl by přínosný pro konektivitu.
- (41) Pokud jde o přínos, jaký bude mít toto opatření pro životní prostředí, francouzské orgány uvádějí, že „uzavření třech tras Orly – Bordeaux, Orly – Lyon a Orly – Nantes, k němuž již došlo <sup>(18)</sup>, přináší celkové snížení emisí CO<sub>2</sub> způsobených leteckou dopravou o 55 000 tun“ <sup>(19)</sup>.

<sup>(14)</sup> COM(2021)552 final ze dne 14. července 2021.

<sup>(15)</sup> COM(2021)563 final ze dne 14. července 2021.

<sup>(16)</sup> COM(2021)561 final ze dne 14. července 2021.

<sup>(17)</sup> COM(2020) 577 final a COM(2020) 579 final ze dne 22. září 2020.

<sup>(18)</sup> Komise konstatuje, že společnost Air France se již v roce 2020 rozhodla ukončit provoz na těchto třech trasách, zejména v souvislosti s úvěrem a související státní zárukou, které Francie poskytla. Zákaz těchto tras tedy nepovede ke skutečnému snížení emisí. Pro životní prostředí to však může mít nevýčísitelné přínosy, neboť leteckým dopravcům, kteří by mohli mít o provozování spojů na těchto trasách zájem, to nebude umožněno.

<sup>(19)</sup> Odhady Generálního ředitelství pro civilní letectví (DGAC) na základě provozu v roce 2019.

- (42) Rovněž vysvětlují, že celková nabídka míst v letadlech společnosti Air France na trasách Paris-Charles de Gaulle (CDG) – Bordeaux, CDG – Lyon a CDG – Nantes je nadále od roku 2019 stabilní (mezi -1 % a +3 % v závislosti na dotčené trase) a nevedla k transferu kapacity z Orly.
- (43) Francouzské orgány předpokládají, že cestující přejdou z tohoto druhu dopravy spíše na vysokorychlostní vlaky než na autobusy nebo automobily. Zdá se, že zaznamenané dostupné údaje<sup>(20)</sup> poukazují na to, že cestující, kteří obvykle využívají letecké dopravy, tradičně upřednostní spíše dopravu po železnici. Aby francouzské orgány získaly odhady toho, jak se přechod na jiný druh dopravy potenciálně odrazí na snížení emisí, vypočítaly dva extrémní scénáře pro trasu Orly – Bordeaux: podle francouzských orgánů by opatření vedlo v případě nejméně příznivého scénáře<sup>(21)</sup> ke snížení emisí CO<sub>2</sub> o téměř 50 % (-48,2 %) a v případě nejpříznivějšího scénáře (úplný přechod na železniční dopravu) ke snížení emisí o 98,3 %.
- (44) Letecké trasy CDG – Lyon, CDG – Rennes a Lyon – Marseille v současné době nespádají do oblasti působnosti opatření, protože jedna nebo více podmínek stanovených v článku 1 konečného návrhu vyhlášky (dosud) nejsou splněny. Francouzské orgány však uvádějí, že tyto tři letecké trasy mohou spadat do oblasti působnosti zákazu, jakmile daný provozovatel železniční dopravy zlepší podmínky svých služeb (zejména z hlediska navrhovaných jízdních řádů). Francouzské orgány odhadují, že zákaz těchto tří dalších tras by mohl vést k potenciálnímu snížení emisí o 54 900 tun CO<sub>2</sub>. Naproti tomu trasy CDG – Bordeaux a CDG – Nantes nespádají a nebudou podle vysvětlení poskytnutých francouzskými orgány (viz 17. bod odůvodnění) spadat do oblasti působnosti opatření bez strukturálních zlepšení železničních služeb.
- (45) Francouzské orgány rovněž poukazují na možný pozitivní dopad uvedeného opatření, neboť „toto opatření zabrání vytvoření leteckých spojů z bodu do bodu z pařížského regionu do 60 % 40 nejlidnatějších měst metropolitní oblasti“, jestliže „bude možno se do 24 z těchto měst dostat z Paříže za méně než dvě a půl hodiny cesty vlakem“. Na podporu tohoto tvrzení odkazují jednak na svobodu leteckých dopravců provozovat leteckou dopravu na vnitřním trhu, jednak na dynamiku růstu v rámci provozu z bodu do bodu v době před pandemií.
- (46) Komise se domnívá, že ačkoli toto opatření samo o sobě není schopno vyřešit dotčené závažné problémy, může v krátkodobém horizontu přispět ke snížení emisí v odvětví letecké dopravy a k boji proti změně klimatu, dokud nebudou přijata a provedena účinnější opatření ke snížení emisí CO<sub>2</sub> v letecké dopravě zmíněná v 38. bodě odůvodnění.
- (47) Kromě toho Komise konstatuje, že opatření stanoví částečné omezení svobody poskytování leteckých služeb. Zaměřuje se pouze na trasy, na nichž je k dispozici druh dopravy, který je udržitelnější a který nabízí odpovídající úroveň služeb podle definice v článku 1 konečného návrhu vyhlášky.
- (48) Komise dále bere na vědomí závazek Francie uvedený v 18. bodě odůvodnění, tedy že bude proveden přezkum „[s]ituace, pokud jde o zakázané trasy či trasy, na které se zákaz potenciálně vztahuje, (...) před každým plánovacím obdobím leteckých dopravců“, jakož i závazek uvedený v 19. bodě odůvodnění, tedy že [Francie] „vypracuje hodnocení opatření 24 měsíců po jeho vstupu v platnost a předá jej útvarům Evropské komise. Tento přezkum zohlední zejména účinky opatření na životní prostředí – včetně účinků na změnu klimatu – a na vnitřní trh leteckých služeb“. To by mělo francouzským orgánům umožnit opatření řádně prosadit tak, aby nepřekračovalo rámec toho, co je nezbytné k řešení dotčených závažných obtíží, nebo opatření případně zrušit, pokud již není považováno za nezbytné a přiměřené sledovanému cíli.

<sup>(20)</sup> Viz „High-speed rail: lessons for policy makers from experiences abroad“ (Vysokorychlostní železnice: poučení ze zkušeností v zahraničí určené tvůrcům politik), D Albalade, G Bel – Public Administration Review (2012) (odkaz v dopisu Francie ze dne 17. listopadu 2021).

<sup>(21)</sup> Předpoklad, podle něhož „cestující v letecké dopravě přecházejí na železniční a silniční dopravu ve stejném poměru jako je poměr cestujících, kteří již cestovali těmito alternativními způsoby v době, kdy existovala letecká nabídka (nepřihlédne-li se k těm, kteří jako důvody uvádějí „jiné“). Zaznamenané číselné údaje odpovídající danému poměru vycházejí z průzkumu mobility osob z roku 2019“. Dodávají však, že: „je nutná maximalistická hypotéza přechodu na silniční dopravu, aby se přínosy plynoucí z uzavření letecké dopravy snížily na polovinu“.

- (49) Komise dále poznamenává následující: „Pokud jde o dobu uplatňování opatření, bude DGCA pro potřeby veřejnosti aktualizovat seznam tras, které jsou skutečně zakázány, a objasní vztah mezi těmito zákazy a kritérii vyhlášky“. To zajistí nezbytnou transparentnost vůči evropským občanům a příslušným zúčastněným stranám a umožní jim v příslušných případech napadnout opatření na vnitrostátní úrovni.
- (50) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se Komise domnívá, že dokud nebudou přijata a provedena zmíněná účinnější opatření ke snížení emisí CO<sub>2</sub> v letecké dopravě, která jsou uvedena v 38. bodě odůvodnění, není uvedené opatření více omezující, než je nezbytné pro řešení obtíží.

#### **Omezená doba platnosti**

- (51) Ustanovení čl. 20 odst. 1 nařízení stanoví, že opatření musí mít omezenou dobu platnosti nepřesahující tři roky, po jejímž uplynutí musí být přezkoumáno.
- (52) Jak je připomenuto v 10. bodě odůvodnění, uplatňování zákazu bude vyhodnoceno po třech letech ode dne jeho vstupu v platnost, což je maximální povolená doba podle čl. 20 odst. 1 nařízení.
- (53) V návaznosti na obavy vyjádřené Komisí a v souladu s čl. 20 odst. 1 nařízení byla doba platnosti konečného návrhu vyhlášky omezena na tři roky (15. bod odůvodnění). Kromě toho se Francie zavázala, že „vypracuje hodnocení opatření 24 měsíců po jeho vstupu v platnost a předá jej útvarům Evropské komise. Tento přezkum zohlední zejména účinky opatření na životní prostředí – včetně účinků na změnu klimatu – a na vnitřní trh leteckých služeb“. Pokud bude na základě této analýzy zamýšleno nové opatření, Francie jej podle čl. 20 odst. 2 nařízení oznámí Komisi.
- (54) Komise se proto domnívá, že opatření má omezenou dobu platnosti v délce tří let.

#### **IV. ZÁVĚR**

- (55) Na základě přezkumu oznámení a s ohledem na výše uvedené se Komise domnívá, že zamýšlené opatření splňuje podmínky stanovené v čl. 20 odst. 1 nařízení,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

#### *Článek 1*

Opatření oznámené Francií dne 17. listopadu 2021 a pozměněné dopisem ze dne 21. června 2022 je v souladu s čl. 20 odst. 1 nařízení.

Francie přezkoumá uvedené opatření 24 měsíců po jeho vstupu v platnost a podle čl. 20 odst. 2 nařízení oznámí Komisi jakékoli nové opatření zamýšlené v důsledku uvedeného přezkumu.

#### *Článek 2*

Toto rozhodnutí je určeno Francouzské republice.

V Bruselu dne 1. prosince 2022.

*Za Komisi*  
Adina-Ioana VĂLEAN  
členka Komise