

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2016/707**af 10. maj 2016****om godkendelse i henhold til artikel 19 i forordning (EF) nr. 1008/2008 af ændrede regler for trafikfordeling for lufthavnene Paris Charles-de-Gaulle, Paris Orly og Paris Le Bourget***(meddelt under nummer C(2016) 2635)***(Kun den franske udgave er autentisk)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafik tjenester i Fællesskabet ⁽¹⁾, særlig artikel 19, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

- (1) Ved brev af 28. september 2015 informerede de franske myndigheder i henhold til artikel 19, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1008/2008 Kommissionen om deres planer om at ændre de gældende regler for fordelingen af de interne fællesskabsflyvninger på lufthavnene i det parisiske lufthavnssystem, der er fastsat i dekret af 15. november 1994 (i det følgende benævnt »de påtænkte ændringer«) ⁽²⁾. Kommissionen anmodede om yderligere oplysninger ved brev af 10. november 2015, som de franske myndigheder besvarede ved brev af 30. november 2015.
- (2) Kommissionen offentliggjorde den 2. december 2015 et resumé af de påtænkte ændringer i *Den Europæiske Unions Tidende* ⁽³⁾ og opfordrede interesserede parter til at fremsætte bemærkninger.

2. BAGGRUNDSINFORMATION OG BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN**2.1. DEKRETET AF 15. NOVEMBER 1994**

- (3) Byen Paris betjenes af lufthavnene Charles-de-Gaulle, Orly og Le Bourget. Fordelingen af trafikken mellem disse lufthavne er kollektivt reguleret ved dekretet af 15. november 1994.
- (4) Som reaktion på en klage erklærede Kommissionen ved beslutning 95/259/EF ⁽⁴⁾, at reglerne for trafikfordeling for det parisiske lufthavnssystem, der er fastsat i det franske dekret af 15. november 1994, er forenelige med Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 ⁽⁵⁾. Denne forordning er nu blevet ophævet og erstattet af forordning (EF) nr. 1008/2008. Kommissionens beslutning var betinget af, at dekretet skulle ændres. De franske myndigheder har overholdt kravet gennem en ændring af dekretet af 1. marts 1996.
- (5) Dekretet af 15. november 1994, som ændret (i det følgende benævnt »dekretet af 1994«), gælder kun for lufttrafikken inden for EØS. I dekretet fastsættes det, at charterflyvninger til og fra EØS-lufthavne med luftfartøjer med 25 sæder eller derunder, hvor sæderne ikke markedsføres enkeltvis til offentligheden, enten direkte af luftfartsselskabet eller indirekte, kun må udføres fra og til Le Bourget. Al anden lufttrafik inden for EØS kan

⁽¹⁾ EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3.

⁽²⁾ Det er hensigten at fastlægge ændringerne i et nyt dekret, der skal erstatte dekretet af 1994.

⁽³⁾ EUT C 400 af 2.12.2015, s. 4.

⁽⁴⁾ Kommissionens beslutning 95/259/EF af 14. marts 1995 om en procedure i forbindelse med anvendelsen af Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 (Sag VII/AMA/9/94 — Franske trafikfordelingsregler for det parisiske lufthavnssystem) (EFT L 162 af 13.7.1995, s. 25).

⁽⁵⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet (EFT L 240 af 24.8.1992, s. 8), ophævet ved artikel 27 i forordning nr. 1008/2008 (omarbejdning).

afvikles fra og til lufthavnene Charles-de-Gaulle og Orly. Adgangen til Orly er begrænset til fire daglige returflyvninger på ruter mellem Orly og andre EØS-lufthavne på visse tidspunkter af dagen. Begrænsningerne for Orly gælder ikke i spidsbelastningsperioderne, hvis flyvningerne udføres med luftfartøjer af en vis minimumsstørrelse.

2.2. DE PÅTÆNKTE ÆNDRINGER OG DE TILGRUNDLIGGENDE BETRAGTNINGER

- (6) Med de påtænkte ændringer af de gældende regler for trafikfordeling for de lufthavne, der betjener Paris, ophæves de gældende begrænsninger for Orly-lufthavnen, hvad angår det daglige antal returflyvninger og luftfartøjets størrelse, som på nuværende tidspunkt er fastsat i artikel 4 og 5 i dekretet af 1994 og citeret i deres helhed i afsnit I i beslutning 95/259/EF.
- (7) Disse begrænsninger, der blev indført specifikt for Orly, havde til formål at optimere anvendelsen af den begrænsede kapacitet i lufthavnen samt at forhindre luftfartsselskaberne i at afvikle mere end fire returflyvninger på en given rute og derved tilskynde til at benytte ankomst- og afgangstider til andre destinationer. Begrænsningerne skulle desuden optimere udnyttelsen af knappe ankomst- og afgangstider gennem et forbud mod brug af luftfartøjer under en vis minimumsstørrelse på ruter, der havde tilstrækkelige passagerantal til at begrunde anvendelsen af større luftfartøjer, alene med det formål at opfylde kravene til udnyttelse af ankomst- og afgangstidspunkter. Minimumsstørrelserne blev fastsat på grundlag af passagerantallet på en given rute.
- (8) Efter de franske myndigheders opfattelse er disse begrænsninger ikke længere nødvendige. De franske myndigheder synes at være tilfredse med den nuværende situation vedrørende udnyttelsen af ankomst- og afgangstider i Orly, der ifølge myndighederne er blevet optimeret som en naturlig følge af indførelsen af dekretet af 1994. Da alle ankomst- og afgangstidspunkter i Orly anvendes i øjeblikket, har andre selskaber kun meget begrænsede muligheder for at erhverve ankomst- og afgangstidspunkter i lufthavnen. Desuden anvender luftfartsselskaberne nu større luftfartøjer for at tilbyde størst mulig kapacitet og dermed i egen interesse optimere udnyttelsen af ankomst- og afgangstidspunkter, hvorved også kapaciteten i Orly-lufthavnen udnyttes optimalt.
- (9) For så vidt angår de øvrige bestemmelser i dekretet af 1994, udvider de påtænkte ændringer også anvendelsen af reglerne for trafikfordeling, der for øjeblikket kun gælder for flyvninger inden for EØS, til også at omfatte flyvninger til destinationer uden for EØS som forklaret i de to følgende punkter.
- (10) I Le Bourget afvikles der kun charterflyvninger med luftfartøjer med 25 sæder eller derunder, hvor sæderne ikke markedsføres enkeltvis til offentligheden. De påtænkte ændringer vil føre til, at ruteflyvninger til destinationer uden for EØS, flyvninger med luftfartøjer med 25 sæder eller derover og flyvninger, hvor sæderne markedsføres individuelt, direkte eller indirekte, vil blive udelukket fra Le Bourget. Det kompetente ministerium kan i behørigt begrundede tilfælde beslutte at indrømme undtagelser fra det maksimale antal sæder. Hidtil har disse restriktioner udelukkende været anvendt for flyvninger inden for EØS.
- (11) Alle andre flyvninger skal foregå til og fra Orly og Charles-de-Gaulle. De påtænkte ændringer vil føre til en begrænsning af antallet af charterflyvninger til destinationer uden for EØS med luftfartøjer med 25 sæder eller derunder, medmindre sæderne markedsføres enkeltvis til offentligheden, eller medmindre det pågældende luftfartøj efter forudgående tilladelse befordrer transitpassagerer. Dette svarer til de gældende begrænsninger for flyvninger inden for EØS ⁽¹⁾.
- (12) De franske myndigheder forventer følgende indvirkning på den nuværende trafikfordeling ⁽²⁾:
 - Hvad angår lufttrafikken inden for EØS, forbliver reglerne i alt væsentligt de samme, så virkningen vil være ubetydelig.
 - For Le Bourget-lufthavnen vil reglerne betyde et forbud mod ruteflyvninger til destinationer uden for EØS, men denne type flyvninger udføres under alle omstændigheder ikke i denne lufthavnen i øjeblikket.
 - Desuden indføres der i Le Bourget et forbud mod charterflyvninger med store luftfartøjer til destinationer uden for EØS. Det aktuelle antal af disse flyvninger er imidlertid lavt (130 ud af 54 000 flyvninger i 2014).

⁽¹⁾ Ifølge de nuværende regler, der kun gælder for flyvninger inden for EØS, foregår den mere gunstige behandling af tilsluttende fly ikke automatisk og som standard, men er omfattet af en undtagelsesordning.

⁽²⁾ Forklaret i et brev fra de franske myndigheder af 30.11.2015.

- Charterflyvninger til destinationer uden for EØS med luftfartøjer med 25 sæder eller derunder, hvor sæderne ikke markedsføres enkeltvis til offentligheden, forbydes i Orly og Charles-de-Gaulle. På grund af det begrænsede antal ankomst- og afgangstider er der imidlertid i øjeblikket kun et meget begrænset antal charterflyvninger med luftfartøjer med 25 sæder eller derunder i Orly-lufthavnen. Hvad angår Charles-de-Gaulle-lufthavnen, foretrækker luftfartsselskaber, der udfører charterflyvninger med luftfartøjer med 25 sæder eller derunder, allerede i dag Le Bourget, da den ligger tæt på byen og benyttes som lufthavn for forretningsrejsende.
- (13) De franske myndigheder har forklaret, at de begrænsninger, der blev indført ved dekretet af 1994 for luftfartøjer med 25 sæder eller derunder, hvor sæderne ikke markedsføres til offentligheden (dekretets artikel 6), var begrundet i behovet for at optimere udnyttelsen af den begrænsede kapacitet i lufthavnene Charles-de-Gaulle og Orly. Med henblik på denne optimering var det ifølge de franske myndigheder nødvendigt at standardisere typen af luftfartøjer for at opnå regelmæssige flyoperationer med identisk afstand i tid og rum mellem flyoperationerne. Mindre, og dermed potentielt langsommere, luftfartøjer fører til uregelmæssig trafik, da små luftfartøjer kræver mere tid og rum mellem hver flyoperation. Derfor skal charterflyvninger med luftfartøjer med 25 sæder eller derunder, hvor sæderne ikke markedsføres enkeltvis til offentligheden, foregå til og fra Le Bourget for ikke at forstyrre trafikens regelmæssighed.
- (14) Charterflyvninger med luftfartøjer med 25 sæder eller derunder, hvor sæderne markedsføres til offentligheden, må derimod kun udføres til og fra Orly og Charles-de-Gaulle. De franske myndigheder begrundede dette med, at Le Bourget-lufthavnen af de årsager, der er beskrevet i næste betragtning, ikke modtager flyvninger, der markedsføres til offentligheden. Da der kun er få af disse flyvninger, og de er afhængige af, at der kan findes ledige ankomst- og afgangstider i Orly og Charles-de-Gaulle, anses de imidlertid ikke for at være forstyrrende i disse lufthavne.
- (15) Hvad angår den lufttrafik, der accepteres i Le Bourget, har de franske myndigheder oplyst, at man har valgt at forbeholde lufthavnen forretningsflyvning, almindelig flyvning og afvikling af visse internationale luftfarts- og rumfartsarrangementer. Lufthavnens infrastruktur er tilpasset til dette formål, og derfor ville det kræve forudgående investeringer, hvis kommercielle flyvninger, ruteflyvninger eller charterflyvninger med store luftfartøjer skal kunne foregå til og fra Le Bourget, fordi infrastrukturen skal tilpasses disse typer flyvninger. Desuden ville ruteflyvning og flyvninger udført med store luftfartøjer have miljømæssige konsekvenser for de lokale beboere.
- (16) Ifølge de franske myndigheder vedrører ovennævnte betragtninger, der er relevante for alle de pågældende lufthavne, også trafik til og fra lande uden for EØS. Da denne trafik i vid udstrækning er blevet liberaliseret på grundlag af nye luftfartsaftaler, er den øget betydeligt siden dekretet af 1994 trådte i kraft. Derfor er det ifølge de franske myndigheder nødvendigt at anvende de ovennævnte begrænsninger for al lufttrafik.

2.3. HØRING GENNEFØRT AF DE FRANSKE MYNDIGHEDER

- (17) De franske myndigheder gennemførte en høringsprocedure, før de underrettede Kommissionen om de påtænkte ændringer ⁽¹⁾:
- Den 19. maj 2015 blev der offentliggjort en meddelelse om udkastet til nye regler på ministeriet for økologi, bæredygtig udvikling og energis websted for offentlige høringer.
- En meddelelse om, at det er hensigten at ændre de gældende regler for trafikfordeling for det parisiske lufthavnssystem, blev offentliggjort i den franske statstidende af 21. maj 2015 sammen med et link til udkastet.
- Den offentlige høringsperiode sluttede den 21. juli 2015.
- (18) Forud for den offentlige høring havde de franske myndigheder mundtligt konsulteret luftfartssammenslutningerne FNAM (Fédération Nationale de l'Aviation Marchande), SCARA (Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes) og EBAA (Den Europæiske S sammenslutning for Forretningsflyvning), der gav udtryk for deres støtte til ændringerne, navnlig den tilsigtede ensartethed i behandlingen af flyvninger inden for EØS og til destinationer uden for EØS.

⁽¹⁾ Nærmere beskrevet i et brev fra de franske myndigheder af 30.11.2015.

- (19) De franske myndigheder modtog bemærkninger fra tre interesserede parter, og der blev taget hensyn til disse bemærkninger i udkastet.
- (20) Det oprindelige udkast til regler indeholdt en bestemmelse, der gjorde det muligt uden forudgående dispensation at udføre charterflyvninger med luftfartøjer med en kapacitet på 25 sæder eller derunder til og fra Orly og Charles-de-Gaulle, hvis disse flyvninger befordrer transitpassagerer. Denne bestemmelse blev afvist af Aéroports de Paris (ADP) og derefter streget af udkastet. Der var formodning om, at det ville have en negativ virkning på ruteflyvningen til Charles-de-Gaulle og Orly, hvis den type flyvninger fik generel adgang til de to lufthavne.

3. HØRING GENNEMFØRT AF KOMMISSIONEN

- (21) Som reaktion på offentliggørelsen af et resumé af de påtænkte ændringer i *Den Europæiske Unions Tidende* modtog Kommissionen bemærkninger fra én interesseret part.
- (22) I disse bemærkninger anførte den interesserede part, at begrænsningerne med hensyn til den type flyvninger, der kan udføres til og fra Le Bourget, er uforholdsmæssigt strenge og strider mod forbrugernes, regionens og lufthavnens interesser. Endvidere påpegede parten, at der ikke var gennemført en undersøgelse for at vurdere de påtænkte ændrings konsekvenser for økonomien og luftrafikken i sammenligning med de gældende regler for trafikfordeling.
- (23) Parten hævdede, at sondringen mellem ruteflyvninger og charterflyvninger samt luftfartøjets størrelse er vilkårlig og uberettiget. Desuden kunne de nye regler kunne fortolkes som et forsøg på at omdirigere luftrafikken fra Le Bourget, hvor terminaltjenesterne varetages af syv uafhængige operatører, til lufthavnene Charles-de-Gaulle og Orly, hvor terminaltjenesterne drives af et monopol.
- (24) Endelig anførte parten, at høringsprocessen var diskriminerende, da parten, i modsætning til andre interessenter, ikke var blevet indbudt til møderne, hvor de påtænkte ændringer blev drøftet og vurderet. Parten kunne således kun fremlægge skriftlige bemærkninger.

4. BESTEMMELSERNE I ARTIKEL 19 I FORORDNING (EF) Nr. 1008/2008

- (25) I artikel 19, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1008/2008 fastsættes det, at en medlemsstat efter høring af de interesserede parter kan fastlægge fordelingen af luftrafikken på lufthavne, hvor følgende betingelser er opfyldt, når det sker uden forskelsbehandling mellem destinationer i Fællesskabet eller på grund af luftfartsselskabets nationalitet eller identitet:
- lufthavnene dækker trafikmæssigt samme by eller bygruppe
 - der findes en passende transportinfrastruktur omkring lufthavnene, som så vidt muligt har en direkte forbindelse, der gør det muligt at komme til lufthavnen på under 90 minutter, herunder om nødvendigt med passage af en landegrænse
 - der er pålidelige og effektive kollektive transportforbindelser med hyppige afgang mellem lufthavnene indbyrdes og mellem lufthavnene og de omkringliggende byer eller bygrupper, og
 - lufthavnene tilbyder luftfartsselskaberne de nødvendige tjenester og skader ikke i urimelig grad deres forretningsmuligheder.
- (26) Endvidere skal fordelingen af luftrafikken mellem de pågældende lufthavne opfylde principperne om proportionalitet og gennemskuelse og bygge på objektive kriterier.

- (27) I artikel 19, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1008/2008 fastsættes det, at den berørte medlemsstat skal underrette Kommissionen om sine planer om at regulere fordelingen af lufttrafikken eller ændre en gældende regel for fordeling af trafikken. Det fastsættes ligeledes, at Kommissionen skal undersøge anvendelsen af artikel 19, stk. 2, og at den senest seks måneder efter modtagelsen af denne underretning fra medlemsstaten og efter at have anmodet om udtalelse fra det udvalg, der er anført i artikel 25 i forordning (EF) nr. 1008/2008, skal beslutte, om medlemsstaten må anvende foranstaltningerne. Det hedder videre, at Kommissionen skal offentliggøre sin beslutning i *Den Europæiske Unions Tidende*, og at foranstaltningerne ikke må anvendes, før Kommissionens godkendelse er offentliggjort.

5. EVALUERING

- (28) Med ændringerne udvides anvendelsesområdet for de gældende regler for fordelingen af trafikken på de lufthavne, der betjener Paris, til også at omfatte flyvninger til destinationer uden for EØS, hvorved adgangen til visse typer flyvninger til og fra de respektive lufthavne begrænses.
- (29) Dette udgør en ændring af en gældende regel for fordeling af trafikken, jf. artikel 19, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1008/2008. Ifølge ordlyden af denne bestemmelse finder den ikke kun anvendelse på lufttrafik inden for EU eller (med henblik på at forordningen indarbejdes i EØS-aftalen) inden for EØS. I henhold til en række gældende aftaler med visse tredjelande, f.eks. aftalerne med Det Schweiziske Forbund og Amerikas Forenede Stater, har EU-luftfartsselskaber og luftfartsselskaber fra disse tredjelande ret til at udbyde flyvninger mellem enhver destination i EU og det pågældende tredjelands område. Endelig har en medlemsstats luftfartsselskaber, der også er etableret i en anden medlemsstat, i overensstemmelse med Domstolens retspraksis ret til at udnytte de rettigheder, der følger af bilaterale aftaler, som er indgået af sidstnævnte medlemsstat, uden at blive udsat for forskelsbehandling⁽¹⁾.
- (30) En anden ændring af den gældende regel for fordeling af trafikken, som omhandlet i artikel 19, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1008/2008, består i en ophævelse af visse restriktioner for Orly-lufthavnen, jf. betragtning 11 ovenfor.

5.1. HØRING

- (31) Kommissionen bemærker, at de franske myndigheder ved meddelelse af 19. maj 2015 gennemførte en officiel høring, som alle interesserede parter blev opfordret til at deltage i. Efter Kommissionens opfattelse er der intet, der indikerer, at svarene ikke er taget i betragtning af de franske myndigheder. Tværtimod er udkastet til regler blevet ændret efter høringen. Kommissionen mener derfor, at de interesserede parter er blevet behørigt konsulteret som foreskrevet i artikel 19, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1008/2008.

5.2. DE PÅGÆLDENDE TRE LUFTHAVNES OVERHOLDELSE AF DE KRITERIER, DER ER FASTSAT I ARTIKEL 19, STK. 2, FØRSTE AFSNIT, I FORORDNING (EF) Nr. 1008/2008

- (32) Kommissionen finder det godt gjort, at de tre lufthavne, Orly, Charles-de-Gaulle og Le Bourget, opfylder kravene i artikel 19, stk. 2.
- (33) Lufthavnene betjener bygruppen Paris, de kan via vejtransportinfrastruktur og offentlig transport nås inden for 35 minutter til ca. en time, de er forbundet med hinanden og med byen Paris via pålidelig offentlig transport med hyppige afgange, og de tilbyder luftfartsselskaberne de nødvendige tjenesteydelser som f.eks. flyveledelse, groundhandling og ekspedition af passagerer.

5.3. IKKE-FORSKELSBEHANDLING

- (34) De ændrede regler giver hverken anledning til forskelsbehandling mellem destinationer inden for EU eller på grundlag af luftfartsselskabers nationalitet eller identitet.

⁽¹⁾ Sag C-467/98, Kommissionen mod Danmark, C-467/98, præmis 122 ff.

- (35) Derfor opfylder ændringerne de kriterier om ikke-forskelsbehandling, der er fastsat i artikel 19, stk. 2.

5.4. BEGRUNDELSE OG PROPORTIONALITET

- (36) En afskaffelse af begrænsningerne for Orly vil blot ophæve de gældende begrænsninger, uden at skabe nye. Begrænsningerne blev indført for at tilskynde til at benytte ankomst- og afgangstider til andre destinationer og for at forhindre luftfartsselskaberne i at benytte luftfartøjer under en vis minimumsstørrelse på ruter med høje passagerantal, alene med det formål at opfylde kravene vedrørende ankomst- og afgangstider. På grund af de omstændigheder, der er beskrevet i betragtning 8 ovenfor, er reglerne imidlertid blevet overflødige.
- (37) Hvad angår de øvrige virkninger af de påtænkte ændringer, er der følgende nye begrænsninger:
- I Orly og Charles-de-Gaulle forbydes charterflyvninger til destinationer uden for EØS med små luftfartøjer, hvor sæderne ikke markedsføres enkeltvis til offentligheden.
 - I Le Bourget forbydes ruteflyvninger til destinationer uden for EØS samt flyvninger til og fra destinationer uden for EØS med store luftfartøjer.
- (38) Den interesserede part anfører, at begrænsningerne er uforholdsmæssigt store. Kommission er ikke enig i dette. Reglerne for trafikfordeling tjener to formål:
- På den ene side er det hensigten at optimere anvendelsen af den begrænsede lufthavnskapacitet i Orly og Charles-de-Gaulle. Derfor er det hensigten at lade charterflyvninger med luftfartøjer med 25 sæder eller derunder, hvor sæderne ikke markedsføres enkeltvis til offentligheden, foregå til og fra Le Bourget for ikke at forstyrre trafikens regelmæssighed i Orly og Charles-de-Gaulle.
 - På den anden side er det hensigten at begrænse trafikken til og fra Le Bourget til charterflyvninger med luftfartøjer med 25 sæder eller derunder, hvor sæderne ikke markedsføres enkeltvis til offentligheden, da modtagelse af andre typer flyvninger ville kræve forudgående investeringer for at tilpasse lufthavnens infrastruktur.
- (39) Det er derfor sandsynligt, at de franske myndigheder vil kunne nå deres mål med den påtænkte sondring mellem forskellige typer flyvninger (ruteflyvning eller charterflyvning), måden, hvorpå sæderne markedsføres, og luftfartøjernes størrelse.
- (40) Desuden synes foranstaltningen ikke at gå ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (41) Hvad angår det forhold, at visse flyvninger til destinationer uden for EØS skal være forbeholdt lufthavnene Charles-de-Gaulle og Orly, er der intet, som indikerer, at målet har været at give fordele til den virksomhed, der driver disse lufthavne (ADP), snarere end at opnå ovennævnte optimering. I den forbindelse konstaterer Kommissionen ligeledes, at de franske myndigheder oprindeligt havde til hensigt at give små luftfartøjer, der befordrer transitpassagerer, generel adgang til Orly-lufthavnen, en løsning som ADP selv afviste.
- (42) Kommissionen finder derfor, at de påtænkte ændringer er objektivt begrundede og forholdsmæssige.

5.5. OBJEKTIVE KRITERIER

- (43) De påtænkte ændringer er baseret på objektive kriterier (størrelse og type flyvning, som forklaret ovenfor) og er nødvendige for at nå de ovennævnte mål for reglerne for trafikfordeling.

5.6. GENNEMSIGTIGHED

- (44) De påtænkte ændringer bliver lige som de nuværende regler offentliggjort og er således gennemsigtige.

6. KONKLUSION

- (45) Kommissionen konkluderer, at de påtænkte ændringer af de regler for trafikfordeling, der er fastsat i dekret af 15. november 1994 om fordelingen af de interne fællesskabsflyvninger på lufthavnene i det parisiske lufthavnssystem, er forenelige med kravene i artikel 19 i forordning (EF) nr. 1008/2008.
- (46) Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra det rådgivende udvalg, der er omhandlet i forordningens artikel 25 —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

De påtænkte ændringer af reglerne for trafikfordeling, der er fastsat i »dekretet af 15. november 1994 om fordelingen af de interne fællesskabsflyvninger på lufthavnene i det parisiske lufthavnssystem«, som Kommissionen blev underrettet om den 28. september 2015, godkendes hermed.

Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til Den Franske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 10. maj 2016.

På Kommissionens vegne

Violeta BULC

Medlem af Kommissionen
