

**A BIZOTTSÁG (EU) 2022/2358 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA**

(2022. december 1.)

**a forgalmi jogok gyakorlásának súlyos környezetvédelmi problémák fennállása miatti korlátozását megállapító, az 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 20. cikkén alapuló francia intézkedésről**

(az értesítés a C(2022) 8694. számú dokumentummal történt)

**(Csak a francia nyelvű szöveg hiteles)****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre <sup>(1)</sup> és különösen annak 20. cikkére,

az 1008/2008/EK rendelet 25. cikkének (1) bekezdésében említett bizottsággal folytatott konzultációt követően,

mivel:

**I. ELJÁRÁS**

- (1) 2021. november 17-én kelt levelében <sup>(2)</sup> Franciaország az 1008/2008/EK rendelet (a továbbiakban: rendelet) 20. cikkének (2) bekezdése értelmében tájékoztatta a Bizottságot arról a szándékáról, hogy súlyos környezetvédelmi problémák miatt a forgalmi jogok gyakorlására vonatkozó, feltételekhez kötött ideiglenes korlátozást vezet be (a továbbiakban: eredeti intézkedés).
- (2) A Franciaország által eredetileg benyújtott információk a következőket foglalták magukban: 1. az éghajlatváltozás elleni küzdelemről és az éghajlatváltozás hatásaival szembeni reziliencia megerősítéséről szóló, 2021. augusztus 22-i 2021-1104. sz. törvény (a továbbiakban: Loi Climat et Résilience vagy törvény) 145. cikke <sup>(3)</sup>, 2. a közlekedési törvénykönyv L. 6412-3. cikkének a 2021-1104. sz. törvény alapján egységes szerkezetbe foglalt szövege, 3. a rendelettervezet, amely meghatározza a tilalom alkalmazásának feltételeit (a továbbiakban: rendelettervezet), valamint (4) a rendelet 20. cikkének (2) bekezdése szerinti eredeti intézkedés kontextusát, tartalmát és indokolását felvázoló további elemek.
- (3) A Bizottsághoz két panasz érkezett (egy repülőterektől, egy pedig légitársaságtól) <sup>(4)</sup>, amelyekben a panaszosok azt állították, hogy a törvény 145. cikke nem felel meg a rendelet 20. cikkének (1) bekezdésében foglalt feltételeknek, és ezért összeegyeztethetetlen az uniós joggal.
- (4) A panaszosok különösen azt állítják, hogy a törvény 145. cikke nem eredményre vezető és aránytalan a kitűzött célhoz képest, megkülönböztetést alkalmaz a légi fuvarozók között, és időbeli hatálya nem korlátozott. A panaszosok továbbá azzal érvelnek, hogy a francia hatóságok által végzett hatásvizsgálat nem kellően részletes, és ebben az összefüggésben utaltak a francia Conseil d'Etat véleményére <sup>(5)</sup>, emellett azzal érvelnek, hogy a légi közlekedési ágazatra már vonatkoznak más, ugyanazon célt szolgáló intézkedések, például az EU kibocsátáskezelési rendszere (a továbbiakban: EU ETS), és hamarosan más új jogalkotási intézkedések is vonatkozni fognak rá, mint például az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomagban <sup>(6)</sup> javasoltak. Az eredeti intézkedés továbbá a Franciaországban működő valamennyi légitársaságra vonatkozó, az ugyanezen törvény 147. cikke szerinti kötelezettséget egészíti ki, amely szerint a belföldi útvonalakon keletkező kibocsátásaikat ellentételezniük kell.

<sup>(1)</sup> HL L 293., 2008.10.31., 3. o.

<sup>(2)</sup> Az ARES (2021) 7093428 számon nyilvántartásba véve.

<sup>(3)</sup> A Francia Köztársaság Elektronikus Hivatalos Lapjának 2021. augusztus 24-i 0196. hitelesített száma <https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=x7Gc7Ys-Z3hzgxO5Kgl0zSu1fmt64dDetDQxhvjZNMc=>

<sup>(4)</sup> A CHAP(2021)03705. számú panasz 2021. október 6-án és a CHAP(2021)03855. számú panasz 2021. október 20-án.

<sup>(5)</sup> <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>

<sup>(6)</sup> A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – „Irány az 55 %!": Az EU 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai célkitűzésének megvalósítása a klímasemlegesség elérése érdekében, COM(2021) 550 final.

- (5) A Bizottság előzetes értékelésére tekintettel 2021. december 15-én úgy határozott, hogy a rendelet 20. cikkének (2) bekezdése szerinti további vizsgálat tárgyává teszi az eredeti intézkedést (a továbbiakban: a 2021. december 15-i bizottsági határozat). A Bizottság továbbá úgy határozott, hogy az eredeti intézkedést addig nem lehet végrehajtani, amíg a Bizottság le nem zárta annak vizsgálatát <sup>(7)</sup>.
- (6) 2022. január 7-én kelt levelükben a Bizottság szolgálatai további információkat kértek a francia hatóságoktól annak érdekében, hogy értékelni tudják az eredeti intézkedés összeegyeztethetőségét a rendelet 20. cikkének (1) bekezdésében megállapított feltételekkel.
- (7) 2022. május 9-i levelében Franciaország további információkat nyújtott be a rendelet 20. cikke szerinti eredeti intézkedés tartalmára és indoklására vonatkozóan. 2022. június 21-én kelt levelében Franciaország az értesítésére vonatkozó aktualizált információkat nyújtott be, amelyek egy módosított, eltérések (derogációk) nélküli rendelettervezetet (a továbbiakban: végleges rendelettervezet), valamint a Bizottság és szolgálatai által felvetett, a rendelettervezetnek a rendelet 20. cikkének (1) bekezdésében meghatározott feltételekkel való összeegyeztethetőségével kapcsolatos aggályok figyelembevételét célzó további elemeket tartalmaztak (a továbbiakban együttesen: intézkedés).

## II. A TÉNYEK

### II.1. Az intézkedés leírása

- (8) Franciaország 2021. augusztus 22-én fogadta el az éghajlatváltozás elleni küzdelemről és az éghajlatváltozás hatásaival szembeni reziliencia megerősítéséről szóló 2021-1104. sz. törvényt.
- (9) A törvény 145. cikkének I. pontja a rendelet 20. cikke alapján elrendeli a menetrend szerinti légi személyszállítási közszolgáltatások nyújtásának tilalmát minden olyan francia területen belüli légi útvonalon, amelyek esetében naponta több közvetlen, két és fél óránál rövidebb menetidejű közvetlen vasúti összeköttetés létezik.
- (10) A törvény 145. cikkének II. és IV. bekezdése értelmében a tilalom alkalmazását a hatálybalépésétől számított három év elteltével értékelni fogják.
- (11) A törvény 145. cikke I. pontja második bekezdése előírja, hogy a francia Államtanács (Conseil d'Etat) véleményére tekintettel egy következő rendeletet kell elfogadni, amely meghatározza az első bekezdés alkalmazásának feltételeit, *„különösen az érintett vasúti összeköttetések jellemzőit, amelyeknek megfelelő szolgáltatást kell biztosítaniuk, valamint azokat a módozatokat, amelyek mellett e tilalomtól el lehet térni, amennyiben a légi járatok elsősorban átszálló utasokat szállítanak, vagy szén-dioxid-kibocsátástól mentes légi közlekedést biztosítónak tekinthetők. Meghatározza továbbá az utasonkénti CO<sub>2</sub>-kibocsátás azon szintjét, amelynek a CO<sub>2</sub>-kibocsátástól mentesnek tekintett járatoknak meg kell felelniük”*.
- (12) A végleges rendelettervezet meghatározza a tilalom alkalmazásának feltételeit.
- (13) A végleges rendelettervezet 1. cikke szerint a tilalom azokra a menetrend szerinti légi személyszállítási közszolgáltatásokra vonatkozik, amelyek esetében mindkét irányban vasúti összeköttetés biztosítja a két és fél óránál rövidebb menetidejű utazást:
- „1. az érintett repülőterekkel azonos városokat kiszolgáló vasútállomások között; amennyiben a két érintett repülőtér forgalma szempontjából a legfontosabbat közvetlenül nagy sebességű vasúti járat szolgálja ki, az ezt a repülőtérrel kiszolgáló vasútállomást kell használni;
  2. vonatváltás nélkül e két vasútállomás között;
  3. naponta többször kellő gyakorisággal és kielégítő menetrendek szerint;
  4. *és lehetővé teszi a több mint nyolc órányi helyszíni jelenlétet a nap során.”*
- (14) A végleges rendelettervezet nem tartalmazza a 2021. december 15-i bizottsági határozat (11) preambulumbekkezdésében említett, az összeköttetésekre és a dekarbonizáltnak tekinthető járatokra vonatkozó eltéréseket.

<sup>(7)</sup> A Bizottság C(2021) 9550 végrehajtási határozata (2021. december 15.).

(15) A végleges rendelettervezet 2. cikke értelmében a rendelet a kihirdetését követő napon lép hatályba hároméves időtartamra.

(16) A francia hatóságok az intézkedéssel kapcsolatban a következőket jelezték <sup>(8)</sup>:

„1. Az alternatív vasúti utazási idők kiszámítása során differenciálás került bevezetésre, teljes mértékben figyelembe véve egyes repülőterek szerepét az intermodalitásban:

- amennyiben az útvonalon a forgalom szempontjából legfontosabb repülőteret közvetlenül kiszolgálja nagy sebességű vasúti szolgáltatás, az alternatív vasúti szolgáltatás kiszámításához az azt a repülőteret kiszolgáló állomást kell figyelembe venni;
- minden más esetben az alternatív vasúti szolgáltatás kiszámításához használt állomás az az állomás, amely ugyanazt a várost szolgálja ki, mint az érintett repülőtér.

Konkréten, a 8 azonosított útvonal közül csak két repülőteret szolgál ki közvetlenül nagy sebességű vasúti szolgáltatás: a Párizs-Charles de Gaulle és a Lyon-Saint-Exupéry repülőteret.

A Párizs-Charles de Gaulle repülőtér rendelkezik az ötödik legmagasabb a csatlakozási aránnyal Európában (30 %, IATA forrás 2019), és olyan infrastruktúrával amely lehetővé teszi, hogy a repülőtér nagysebességű vonattal megközelíthető legyen. A francia hatóságok ezért úgy vélik, hogy a Párizs-Orly repülőtértől – amely egy közvetlen útvonalakat kiszolgáló repülőtér (7 %-os csatlakozási arány, ugyanaz a forrás) – eltérően a Párizs-Charles de Gaulle repülőteret intermodalitása miatt, amelyet a nagy sebességű vasúthálózatához csatlakozó állomás peronján való elhelyezkedés támogat, önálló célállomásként kell figyelembe venni a Bordeauxból, Lyonból, Nantesből vagy Rennesből induló alternatív vasúti útvonalak elemzése során.

Hasonlóképpen, a Lyon-Saint-Exupéry repülőtér nagy sebességű állomással rendelkezik, amelyet a különböző útvonalak, különösen a Marseille-Lyon útvonal elemzése során önálló célállomásnak kell tekinteni.

2. A francia hatóságok továbbá úgy határoztak, hogy tovább pontosítják azokat a feltételeket, amelyek teljesülése esetén egy vasúti szolgáltatás elfogadhatónak tekinthető <sup>(9)</sup>: elegendő gyakorisággal és megfelelő menetrenddel kell rendelkeznie az 1008/2008/EK rendelet közszolgáltatási kötelezettségekről szóló 16. cikkében foglaltakkal összhangban. E meghatározásnak lehetővé kell tennie az említett rendelet 20. cikkének tiszteletben tartását azáltal, hogy az intézkedés meghatározását a »megfelelő szintű szolgáltatás« pontos fogalmához igazítják.”

(17) A francia hatóságok pontosítják továbbá <sup>(10)</sup>, hogy „A gyakorlatban (...) az eredeti bejelentésben említett nyolc útvonal helyzete a következő lenne:

- „— a Párizs-Orly és Bordeaux, Nantes és Lyon közötti három útvonal minden fuvarozó számára tilos,
- az egyrésről a Párizs-Charles de Gaulle, másrésről a Bordeaux és Nantes közötti útvonalak nem tartoznak az intézkedés hatálya alá, mivel a vasúti utazás időtartama meghaladja a 2 óra 30 percet a Párizs-Charles de Gaulle repülőtér állomásáig (a legrövidebb menetidő körülbelül 3 óra 30 perc, illetve 3 óra),
- az egyrésről a Párizs Charles-de-Gaulle, másrésről Rennes és Lyon közötti útvonalak, valamint a Lyon-Marseille útvonal a vasúti szolgáltatásnyújtás jelenlegi állapotában nem tartoznak az intézkedés hatálya alá. Bár a vasúti járatok 2 óra 30 percnél rövidebb menetidőt is kínálhatnak, nem teszik lehetővé a Párizs Charles de Gaulle repülőtérre (vagy a Lyon-Marseille útvonal esetében a Lyon Saint Exupéry repülőtérre) történő kora reggeli eljutást, és nem teszik lehetővé az elég késő este történő indulást sem,
- a vasúti szolgáltatások megfelelő járatsűrűséggel és megfelelő menetrenddel történő jövőbeli javítása – különösen a csatlakozó járatok tekintetében – lehetővé teheti e légi útvonalak betiltását.”

A francia hatóságok válaszukban egy mellékletet is csatoltak, amely részletesen ismerteti, hogy a végleges rendelettervezet kritériumait hogyan alkalmazzák a fent említett nyolc légi összeköttetésre.

<sup>(8)</sup> A 2022. május 9-én szolgáltatott kiegészítő információk körében.

<sup>(9)</sup> A 2022. május 9-én benyújtott kiegészítő információkban a francia hatóságok tévesen állították, hogy „A francia hatóságok továbbá úgy határoztak, hogy tovább pontosítják azokat a feltételeket, amelyek mellett a vasúti szolgáltatás helyettesíthetőnek tekinthető”. A szöveget a francia hatóságok általi ellenőrzést követően helyesbítették.

<sup>(10)</sup> A 2022. június 21-én szolgáltatott kiegészítő információk körében.

- (18) A francia hatóságok rámutatnak továbbá arra, hogy „A tilalom hatálya alá tartozó útvonalak és a tilalom által esetlegesen érintett útvonalak (főként a Párizs Charles-de-Gaulle, Párizs-Orly és Lyon Saint Exupéry és a nagy sebességű vasútvonalak által kiszolgált célállomások közötti útvonalak) helyzetét minden menetrendi időszak előtt megvizsgálják.” (azaz minden egyes program benyújtásának időpontjában). „Ezen túlmenően az intézkedés alkalmazásának időtartama alatt a DGAC naprakészen tartja a ténylegesen betiltott útvonalak listáját a nyilvánosság számára, kifejtve az e tilalmak és a rendelet kritériumai közötti kapcsolatot.”
- (19) Ezenkívül a francia hatóságok megismétlik és tovább pontosítják a Bizottság kérésére tett kötelezettségvállalásukat, amely szerint „az intézkedés felülvizsgálatát 24 hónappal annak hatálybalépését követően el kell végezni és továbbítani kell az Európai Bizottság szolgálatainak. E felülvizsgálat figyelembe veszi különösen az intézkedés környezetre – többek között az éghajlatváltozásra – és a légi szolgáltatások belső piacára gyakorolt hatásait”.

## II.2. A 2021. december 15-i bizottsági határozat

- (20) 2021. december 15-i határozatában a Bizottság előzetes értékelése alapján úgy ítélte meg, hogy a Franciaország által 2021. november 17-én bejelentett eredeti intézkedés aggályokat vet fel a megkülönböztetésmentesség, a versenytorzulás, az indokolás és az arányosság tekintetében a rendelet 20. cikkének (1) bekezdésében meghatározott feltételekkel való összeegyeztethetőségét illetően.
- (21) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy az átszálló utasok többségét szállító légi járatokat előnyben részesítő első két eredeti eltérés a légi fuvarozók közötti esetleges megkülönböztetés és versenytorzulás kockázatát hordozza magában, és hogy az egy bizonyos maximális kibocsátási küszöbértéknek megfelelő légi járatokat előnyben részesítő harmadik eltérés további vizsgálatot igényel a versenyre gyakorolt lehetséges hatásai és a légi fuvarozók közötti esetleges megkülönböztetés tekintetében.
- (22) Az eltérések hatálya kérdéseket vetett fel az eredeti intézkedésnek a célkitűzéséhez viszonyított hatékonyságával kapcsolatban is, mivel az első két eltérés alkalmazása korlátozná a környezetvédelmi célkitűzés teljesítését.

## III. AZ INTÉZKEDÉS ÉRTÉKELÉSE

- (23) Előzetes észrevételként a Bizottság megjegyzi, hogy a rendelet 15. cikkétől és az uniós légi fuvarozóknak az EU-n belüli légi járatok szabad működtetéséhez való jogától eltérve a rendelet 20. cikkét oly módon kell értelmezni, hogy annak hatályát a tagállamok által annak értelmében megvédhető érdekek védelméhez feltétlenül szükséges mértékre kell korlátozni.

### ***Fennállnak-e súlyos környezetvédelmi problémák***

- (24) A Bizottság támogatja az alacsony szén-dioxid-kibocsátású közlekedési módok fokozott használatát előmozdító intézkedéseket, miközben biztosítja a belső piac megfelelő működését. A Bizottság fenntartható és intelligens mobilitási stratégiájának (a továbbiakban: mobilitási stratégia) egyik célkitűzése, hogy olyan feltételek jöjjenek létre, amelyek lehetővé teszik a fuvarozók számára, hogy 2030-ra szén-dioxid-mentes lehetőségeket kínáljanak az ügyfeleknek az 500 km-nél kisebb távolságra tervezett csoportos utazások esetén az EU-n belül.
- (25) 2021. december 15-i határozatában a Bizottság már elismerte, hogy a Franciaország által bejelentett intézkedés kitűzött célja az, hogy hozzájáruljon az éghajlatváltozás kezeléséhez kevésbé CO<sub>2</sub>-intenzív közlekedési módok alkalmazásával, amennyiben léteznek megfelelő alternatívák.
- (26) 2022. május 9-i válaszukban a francia hatóságok jelezték, hogy a „A francia hatóságok által bejelentett intézkedés az éghajlatváltozásról szóló polgári konvent munkájának eredménye, amely 149 intézkedést hajtott végre az éghajlatváltozás elleni küzdelem felgyorsítása érdekében”. Pontosítják továbbá, hogy „a légi járatok csökkentésének fő kihívása az, hogy több más intézkedéssel összhangban fellépjünk az éghajlatváltozás ellen.”, miközben hangsúlyozzák, hogy „A zajra és a helyi szennyezésre gyakorolt másodlagos pozitív hatások természetesen következnek be a légi forgalomnak az intézkedés által okozott csökkenése által.”

- (27) A klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és az (EU) 2018/1999 rendelet (az európai klímarendelet) módosításáról szóló rendeletre irányuló javaslatában <sup>(11)</sup> a Bizottság elismeri, hogy „az éghajlatváltozás kezelése sürgető kihívás”, és megemlíti az Éghajlatváltozási Kormányközi Testület (a továbbiakban: IPCC) az iparosodás előtti szinthez képest mért 1,5 °C-os globális hőmérséklet-emelkedés hatásairól és a kapcsolódó globális üvegházhatásúgáz-kibocsátási pályákról szóló különjelentését, amely megerősíti, hogy sürgősen csökkenteni kell az üvegházhatásúgáz-kibocsátást <sup>(12)</sup>.
- (28) Az európai zöld megállapodás a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás 2050-ig teljesítendő 90 %-os csökkentésére szólít fel, valamint a közlekedési rendszer egészének fenntarthatóvá tételére. Amint azt a mobilitási stratégia is hangsúlyozza: „E rendszerszintű változás elérése érdekében (1) valamennyi közlekedési módot fenntarthatóbbá kell tennünk, (2) a multimodális közlekedési rendszerben széles körben elérhetővé kell tennünk a fenntartható alternatívákat, és (3) megfelelő ösztönzőket kell bevezetnünk az átállás ösztönzésére. [...] Ez azt jelenti, hogy minden szakpolitikai eszközt be kell vetni.”.
- (29) E cél eléréséhez elő kell mozdítani a fenntartható közlekedési módok – például a nagy sebességű vasút – választását. Amint azt a mobilitási stratégia is kiemeli, ez megvalósul, amennyiben versenyképes árakat, menetrendet és komfortszintet biztosító, megfelelő (vasúti) járatok állnak rendelkezésre.
- (30) Ebben az összefüggésben a Bizottság úgy véli, hogy Franciaország joggal tekintheti úgy, hogy a szóban forgó helyzetben súlyos környezetvédelmi probléma áll fenn, amely az üvegházhatást okozó gázok kibocsátása csökkentésének sürgős szükségességét foglalja magában, és hogy egy olyan intézkedés, mint amelyet a francia hatóságok előirányoztak, a rendelet 20. cikkének (1) bekezdése alapján indokolt lehet, feltéve, hogy az megkülönböztetésmentes, nem torzítja a légi fuvarozók közötti versenyt, nem korlátozóbb a probléma enyhítéséhez szükségesnél, és korlátozott érvényességi ideje legfeljebb három év, amelynek elteltét követően a rendelet 20. cikkének (1) bekezdése értelmében felül kell vizsgálni.

### **Megkülönböztetésmentesség és versenytorzulás**

- (31) Ami a megkülönböztetésmentességet és a versenyre gyakorolt hatást illeti, az eredeti intézkedés az átszálló utasok többségét szállító légi járatokat előnyben részesítő két eltérést tartalmazott, amelyek a Bizottság kezdeti értékelése <sup>(13)</sup> szerint a légi fuvarozók közötti esetleges megkülönböztetés és versenytorzulás kockázatát hordozzák magukban.
- (32) A francia hatóságok által szolgáltatott további információk alapján a Bizottság úgy véli, hogy az ilyen eltérések – az átszálló utasok arányának figyelembevételétől függetlenül – *de facto* megkülönböztetést valósítottak volna meg, és versenytorzuláshoz vezettek volna a meglévő vagy potenciális, közvetlen személyszállítást nyújtó légi fuvarozók kárára, amelyek üzleti modellje nem az átszálló utasokra összpontosít.
- (33) Azzal, hogy Franciaország visszavonta a két eltérést, sikerült eloszlatni az e két eltéréssel kapcsolatos, a légi fuvarozók közötti esetleges megkülönböztetés és versenytorzulás kockázatával kapcsolatos agályokat.
- (34) A végleges rendelettervezetben a tilalomhoz használt kritériumok a vonatösszeköttetések hosszán, valamint megfelelő gyakoriságon és a megfelelő átszállási időközön alapulnak, ezért objektív jellegűek. A tilalom azokra a menetrend szerinti légi személyszállítási közszolgáltatásokra vonatkozik, amelyek esetében mindkét irányban vasúti összeköttetés biztosítja a két és fél óránál rövidebb menetidejű utazást, és az megfelel a végleges rendelettervezet 1. cikke szerinti, a (13) preambulumbekkezdésben említett feltételeknek. Mivel egyetlen légi járat sem mentesül a tilalom alól, az intézkedés nem vezet a légi fuvarozó állampolgársága, személye vagy üzleti modellje alapján történő megkülönböztetéshez, és nem vezet a légi fuvarozók közötti versenytorzuláshoz sem.

### **Az intézkedés ne legyen korlátozóbb a problémák enyhítéséhez szükségesnél**

- (35) A rendelet 20. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy az ilyen intézkedés ne legyen korlátozóbb a problémák enyhítéséhez szükségesnél.

<sup>(11)</sup> A Bizottság javaslata – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és az (EU) 2018/1999 rendelet (az európai klímarendelet) módosításáról, COM(2020) 80 final, 2020/0036(COD).

<sup>(12)</sup> Lásd a (2) preambulumbekkezdést. Az európai klímarendelet (3) preambulumbekkezdésében is szerepel (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.).

<sup>(13)</sup> Lásd a fenti (21) preambulumbekkezdést.

- (36) A (30) preambulumbekzdésben említettek szerint a francia hatóságok által ebben az esetben azonosított probléma az ÜHG-kibocsátás csökkentésének sürgös szükségességét foglalja magában. Annak értékelése során, hogy az intézkedés nem korlátozóbb-e a szóban forgó probléma enyhítéséhez szükségesnél, a Bizottság megvizsgálja, hogy az intézkedés alkalmas-e az ÜHG-kibocsátás csökkentéséhez való hozzájárulásra irányuló célkitűzés elérésére, és nem lépi-e túl az annak eléréséhez szükséges mértéket, figyelembe véve, hogy más közlekedési módok megfelelő szolgáltatási szintet biztosítanak-e a szükséges összekapcsoltság biztosításához.
- (37) Ebben az összefüggésben a forgalmi jogok bármilyen korlátozásának az európai polgárokra és az összekapcsoltságra gyakorolt negatív hatásait ellensúlyozni kell a megfizethető, kényelmes és fenntarthatóbb alternatív közlekedési módok rendelkezésre állásával.
- (38) Előzetes észrevételként a Bizottság megjegyzi, hogy számos jogalkotási és nem jogalkotási eszköz áll kifejlesztés alatt annak érdekében, hogy segítsék és tovább ösztönözzék a légi közlekedési ágazatot a szén-dioxid-kibocsátásának jelentős csökkentésére és fenntarthatóbbá válására. Az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag részeként a Bizottság javaslatot tett az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer (EU ETS) felülvizsgálatára vonatkozóan <sup>(14)</sup> a szén-dioxid-árjelzés megerősítése érdekében, valamint javaslatot terjesztett elő az energiaadó-irányelv felülvizsgálatára <sup>(15)</sup>, amely javaslat megszünteti a sugárhajtómű-üzemanyagokra vonatkozó kötelező mentességet, továbbá egy új jogalkotási javaslatot is előterjesztett, a „ReFuelEU Aviation” kezdeményezést <sup>(16)</sup>. A kezdeményezés célja, hogy dekarbonizálja a légi közlekedési ágazatot azáltal, hogy előírja a fenntartható légijármű-üzemanyagok (SAF) elterjedését, miközben biztosítja a légi közlekedési piac megfelelő működését. Az egységes európai égboltra vonatkozó jogszabály és a légitforgalmi szolgáltatásra vonatkozó szabályok aktualizálására irányuló bizottsági javaslatok <sup>(17)</sup> szintén nagy lehetőségeket rejtenek magukban a korszerűsítés és a fenntarthatóság szempontjából, segítve a légi közlekedés elégtelen hatékonyságából és a légtér szétaprózódásából eredő túlzott üzemanyag-fogyasztás és szén-dioxid-kibocsátás csökkentését. Ezeket a jogalkotási javaslatokat jelenleg tárgyalják a társjogalkotók, és azok még nem alkalmazandók. Bevezetésüket követően hatékonyan hozzá kell járulniuk a légi közlekedési ágazat olyan mértékű dekarbonizációjához, hogy a szóban forgó intézkedésre már ne legyen szükség.
- (39) Ennek ellenére, annak érdekében, hogy időközben hozzájáruljon az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentéséhez a légi közlekedési ágazatban – a Bizottság megjegyzi, hogy – Franciaország úgy döntött, hogy ideiglenesen korlátozza a forgalmi jogok gyakorlását azon belföldi menetrend szerinti légi személyszállítási közszolgáltatások esetében, amelyek esetében több, napi két és fél óránál rövidebb menetidejű közvetlen vasúti összeköttetés létezik megfelelő gyakorisággal és megfelelő átszállási idővel.
- (40) Azzal kapcsolatban, hogy más közlekedési módok megfelelő szolgáltatási szintet biztosítanak-e, a Bizottság megjegyzi, hogy a végleges rendelettervezet 1. cikke részletesebb releváns és objektív követelményeket ír elő, amelyek figyelembe veszik az összeköttetés minőségét, mind a közvetlen személyszállítást igénybe vevő, mind az átszálló utasok esetében. Ezen túlmenően az illetékes francia hatóságok kötelezettséget vállaltak arra, hogy minden menetrendi időszak előtt előzetesen értékelik, hogy a vasúti összeköttetés megfelelő szintű szolgáltatást nyújt-e egy adott útvonalon (a végleges rendelettervezet 1. cikkében meghatározottak szerint), és ezt követően megfelelően tájékoztatják a potenciálisan érdekelt fuvarozókat arról, hogy mely útvonalakat lehet továbbra is kiszolgálni. Ez azt is jelenti, hogy egy betiltott útvonalat újra ki lehetne szolgálni, ha a vasúti szolgáltatás minősége megváltozik, és már nem felel meg a megfelelő szolgáltatási szintekre vonatkozó feltételeknek, ezáltal ösztönözve a megfelelő szolgáltatási szinteket kínáló, minőségi vasúti szolgáltatások nyújtását. A Bizottság úgy véli, hogy egy ilyen dinamikus megközelítés, amely figyelembe veszi a vasúti szolgáltatások jövőbeli fejlődését, a mobilitási stratégia célkitűzéseivel összhangban előmozdítaná a multimodalitást, és előnyös lenne az összekapcsoltság szempontjából.
- (41) Ami az intézkedés környezeti előnyeit illeti, a francia hatóságok kijelentik, hogy „a három, Orly-Bordeaux, Orly-Lyon és Orly-Nantes útvonal már megtörtént lezárása <sup>(18)</sup> összesen 55 000 tonnával csökkenti a légi közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátást.” <sup>(19)</sup>

<sup>(14)</sup> COM(2021) 552 final, 2021.7.14.

<sup>(15)</sup> COM(2021) 563 final, 2021.7.14.

<sup>(16)</sup> COM(2021) 561 final, 2021.7.14.

<sup>(17)</sup> COM(2020) 577 final és COM(2020) 579 final, 2020.9.22.

<sup>(18)</sup> A Bizottság megjegyzi, hogy az Air France már 2020-ban úgy határozott, hogy e három útvonalon beszünteti műveleteit, különösen a Franciaország által nyújtott kölcsön és a kölcsönökre vállalt állami garancia összefüggésében. Ezen útvonalak betiltása ezért nem vezet a kibocsátások tényleges csökkenéséhez. Mindazonáltal keletkezhetnek nem számszerűsíthető környezeti előnyök, mivel az ilyen útvonalak üzemeltetésében potenciálisan érdekelt légi fuvarozókat ez megakadályozza azok üzemeltetésében.

<sup>(19)</sup> A DGAC becslései a 2019. évi forgalom alapján.

- (42) Azt is kifejtik, hogy a férőhelyeknek az Air France által a Paris Charles de Gaulle (CDG)–Bordeaux, a CDG–Lyon és a CDG–Nantes útvonalon biztosított globális kínálata 2019 óta stabil maradt (az érintett útvonaltól függően –1 % és +3 % között), és nem vezetett az Orly kapacitástranszferéhez.
- (43) A francia hatóságok arra számítanak, hogy az emberek elsősorban a nagy sebességű vonatokra fognak váltani, nem pedig a távolsági buszokra vagy autókra. Úgy tűnik, hogy az említett, rendelkezésre álló adatok <sup>(20)</sup> arra utalnak, hogy a légi összeköttetéseket igénybe vevő személyek az idők során előnyben részesítették a vasúti összeköttetéseket. A modális váltásnak a kibocsátáscsökkentésre gyakorolt lehetséges hatására vonatkozó becslések megállapításához a francia hatóságok két szélsőséges forgatókönyvet számítottak ki az Orly–Bordeaux útvonalra vonatkozóan: a francia hatóságok szerint az intézkedés a legrosszabb eset forgatókönyvét <sup>(21)</sup> figyelembe véve a szén-dioxid-kibocsátás közel 50 %-kal (–48,2 %-kal) történő csökkenéséhez vezetne, a legjobb eset forgatókönyvével (a vasútra való teljes modális váltással) számolva pedig 98,3 %-kal kevesebb kibocsátást eredményezne.
- (44) A CDG–Lyon, a CDG–Rennes és a Lyon–Marseille légi útvonalak jelenleg nem tartoznak az intézkedés hatálya alá, mivel a végleges rendeletervezet 1. cikkében meghatározott feltételek közül egy vagy több (még) nem teljesül. A francia hatóságok azonban jelzik, hogy e három légi útvonal a tilalom hatálya alá kerülhet, amint egy vasúttársaság javítja szolgáltatásainak feltételeit (főként a javasolt menetrendek tekintetében). A francia hatóságok becslése szerint e három további útvonal betiltása 54 900 tonna CO<sub>2</sub> potenciális kibocsátáscsökkenést eredményezhet. Ezzel szemben a CDG–Bordeaux és a CDG–Nantes útvonalak a francia hatóságok magyarázata szerint (lásd a (17) preambulumbekendést) nem tartoznak az intézkedés hatálya alá, és nem is fognak az intézkedés hatálya alá tartozni a vasúti szolgáltatások strukturális fejlesztése nélkül.
- (45) A francia hatóságok az intézkedés potenciális pozitív hatására is rámutatnak, mivel „megakadályozná a párizsi régióból a 40 legnépesebb város 60 %-a felé irányuló közvetlen légi járatok létrehozását Franciaország területén” tekintve, hogy „e városok közül 24 Párizsból kevesebb mint 2 óra 30 perc alatt elérhető vonattal”. Ennek alátámasztására hivatkoznak a légi fuvarozók belső piacon belüli működésének szabadságára, valamint a közvetlen személyszállítási forgalomnak a világvárványt megelőző időszakban tapasztalt növekedési dinamikájára.
- (46) Amíg a légi közlekedés CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló, a (38) preambulumbekendésben említett hatékonyabb intézkedések várhatóan elfogadásra és végrehajtásra kerülnek, a Bizottság úgy véli, hogy bár az intézkedés önmagában nem képes kiküszöbölni a szóban forgó súlyos problémákat, mégis képes rövid távon hozzájárulni a légi közlekedési ágazat kibocsátásainak csökkentéséhez és az éghajlatváltozás elleni küzdelemhez.
- (47) A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy az intézkedés a légi járatok üzemeltetésének szabadságát korlátozott mértékben korlátozza. Csak azokra az útvonalakra vonatkozik, amelyek esetében rendelkezésre áll fenntarthatóbb közlekedési mód, amely a végleges rendeletervezet 1. cikkében meghatározott megfelelő szolgáltatási szintet kínál.
- (48) A Bizottság tudomásul veszi továbbá a (18) preambulumbekendésben említett francia kötelezettségvállalásokat, amelyek szerint felülvizsgálják a „A tiltott útvonalak és a tilalom által esetlegesen érintett útvonalak helyzetét [...] minden menetrendi időszak tekintetében” valamint, a (19) preambulumbekendésben említettek, amelyek szerint az intézkedés felülvizsgálatát 24 hónappal annak hatálybalépését követően el kell végezni és továbbítani kell az Európai Bizottság szolgálatának. E felülvizsgálat figyelembe veszi különösen az intézkedés környezetre – többek között az éghajlatváltozásra – és a légi szolgáltatások belső piacára gyakorolt hatásait”. Ez lehetővé teszi a francia hatóságok számára az intézkedés oly módon történő megfelelő végrehajtását, hogy az ne lépje túl a szóban forgó súlyos problémák enyhítéséhez szükséges mértéket, vagy – adott esetben – az intézkedés megszüntetését, amennyiben az már nem tekinthető szükségesnek az elérni kívánt célhoz és nem tekinthető ahhoz arányosnak.

<sup>(20)</sup> Lásd: „High-speed rail: lessons for policy makers from experiences abroad” [Nagy sebességű vasút: a politikai döntéshozók számára a külföldi tapasztalatokból levont tanulságok], D Albalade, G Bel – Public Administration Review (2012) (amelyre a 2021. november 17-i francia levél hivatkozik).

<sup>(21)</sup> Feltételezve, hogy „a légi utasok ugyanolyan mértékben váltanak vasúti és közúti közlekedési módokra, mint azok az utasok, akik akkor is ezeket az alternatív közlekedési módokat vették igénybe, amikor légi közlekedési lehetőség is rendelkezésükre állt (az »egyéb« ok figyelmen kívül hagyásával). A javasolt arányok a 2019. évi lakossági mobilitási felmérésen alapulnak”. Hozzáteszik azonban, hogy „a légi forgalom lezárásához kapcsolódó előnyök felére csökkentéséhez a közútra való váltás maximális feltételezésre van szükség”.

- (49) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy „az intézkedés alkalmazásának időtartama alatt a DGAC naprakészen tartja a ténylegesen tiltott útvonalak listáját a nyilvánosság számára, kifejtve az e tilalmak és a rendelet kritériumai közötti kapcsolatot”. Ez biztosítja az európai polgárok és az érintett érdekelt felek irányában a szükséges átláthatóságot, és lehetővé teszi számukra, hogy adott esetben nemzeti szinten megtámadják az intézkedést.
- (50) A fenti megfontolásokra tekintettel a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az intézkedés – a légi közlekedés CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló, a (38) preambulumbekkezdésben említett hatékonyabb intézkedések elfogadásáig és végrehajtásáig – nem korlátozóbb annál, mint ami a problémák enyhítéséhez szükséges.

#### **Korlátozott érvényességi idő**

- (51) A rendelet 20. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy az intézkedés hatályának korlátozott – három évet meg nem haladó – időtartamra szólónak kell lennie, amely időtartamot követően az intézkedést felül kell vizsgálni.
- (52) Amint arra a (10) preambulumbekkezdés emlékeztet, a tilalom alkalmazását a hatálybalépésétől számított három év elteltével értékelik, amely a rendelet 20. cikkének (1) bekezdésében megengedett maximális időtartam.
- (53) A Bizottság által kifejezett aggályok nyomán és a rendelet 20. cikkének (1) bekezdésével összhangban a végleges rendelettervezet érvényességi idejét három évre korlátozták ((15) preambulumbekkezdés). Ezen túlmenően Franciaország kötelezettségvállalása szerint „az intézkedés felülvizsgálatát 24 hónappal annak hatálybalépését követően el kell végezni és továbbítani kell az Európai Bizottság szolgálatainak. E felülvizsgálat figyelembe veszi különösen az intézkedés környezetre – többek között az éghajlatváltozásra – és a légi szolgáltatások belső piacára gyakorolt hatásait”. Amennyiben azon elemzés eredményeként új intézkedést terveznek, a rendelet 20. cikkének (2) bekezdése értelmében Franciaországnak értesítenie kell arról a Bizottságot.
- (54) A Bizottság ezért úgy véli, hogy az intézkedés korlátozott, hároméves érvényességi idővel bír.

#### **IV. KÖVETKEZTETÉS**

- (55) Az értesítés vizsgálata alapján és a fentiekre tekintettel a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a tervezett intézkedés megfelel a rendelet 20. cikkének (1) bekezdésében megállapított feltételeknek,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

##### *1. cikk*

A Franciaország által 2021. november 17-én bejelentett és a 2022. június 21-i levélben módosított intézkedés megfelel a rendelet 20. cikke (1) bekezdésének.

Franciaország az intézkedés hatálybalépését követő 24 hónap elteltével felülvizsgálja az intézkedést, és a rendelet 20. cikkének (2) bekezdése értelmében értesíti a Bizottságot az ilyen felülvizsgálat eredményeként tervezett valamennyi új intézkedésről.

##### *2. cikk*

Ennek a határozatnak a Francia Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2022. december 1-jén.

*a Bizottság részéről*  
Adina-Ioana VĂLEAN  
*a Bizottság tagja*