

## DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2022/2358 A COMISIEI

din 1 decembrie 2022

**privind măsura franceză de stabilire a unei limitări a exercitării drepturilor de trafic ca urmare a unor probleme grave de mediu, în conformitate cu articolul 20 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului**

[notificată cu numărul C(2022) 8694]

**(Numai textul în limba franceză este autentic)**

**(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate <sup>(1)</sup> în special articolul 20,

după consultarea comitetului menționat la articolul 25 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008,

întrucât:

#### I. PROCEDURA

- (1) Prin scrisoarea din 17 noiembrie 2021 <sup>(2)</sup>, Franța a informat Comisia, în conformitate cu articolul 20 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 (denumit în continuare „regulamentul”), cu privire la intenția sa de a introduce o limitare temporară a exercitării drepturilor de trafic ca urmare a unor probleme de mediu grave, sub rezerva anumitor condiții (denumită în continuare „măsura inițială”).
- (2) Informațiile prezentate inițial de Franța au inclus: 1 articolul 145 din Legea nr. 2021-1104 din 22 august 2021 privind combaterea schimbărilor climatice și consolidarea rezilienței la efectele acestora („Loi Climat et Résilience”, denumită în continuare „legea”) <sup>(3)</sup>; 2. versiunea consolidată a articolului L. 6412-3 din Codul transporturilor ca urmare a Legii nr. 2021-1104; 3. un proiect de decret care stabilește condițiile de aplicare a interdicției (denumit în continuare „proiectul de decret”); precum și 4. elemente suplimentare care prezintă contextul, conținutul și justificarea măsurii inițiale în temeiul articolului 20 alineatul (2) din regulament.
- (3) Comisia a primit două plângeri (una din partea unor aeroporturi și una din partea unor companii aeriene) <sup>(4)</sup>, în care se susține că articolul 145 din lege nu îndeplinește condițiile prevăzute la articolul 20 alineatul (1) din regulament și, prin urmare, este incompatibil cu legislația UE.
- (4) Reclamanții susțin în special că articolul 145 din lege ar fi ineficace și disproporționat în raport cu obiectivul urmărit, că ar discrimina operatorii de transport aerian și că durata sa nu ar fi limitată în timp. Reclamanții afirmă, de asemenea, că evaluarea impactului efectuată de autoritățile franceze nu ar fi suficient de detaliată, făcând trimitere, în acest context, la avizul Consiliului de Stat francez <sup>(5)</sup>, și susțin totodată că sectorul transportului aerian este deja supus altor măsuri care urmăresc același obiectiv, cum ar fi schema UE de comercializare a certificatelor de emisii (ETS), și că va face în curând obiectul unor noi măsuri legislative, cum ar fi cele propuse în pachetul „Pregătiți pentru 55” <sup>(6)</sup>. Măsura inițială s-ar adăuga obligației, prevăzute la articolul 147 din aceeași lege, ca toate companiile aeriene care operează în Franța să își compenseze emisiile pe rutele interne.

<sup>(1)</sup> JO L 293, 31.10.2008, p. 3.

<sup>(2)</sup> Înregistrată cu referința Ares (2021)7093428.

<sup>(3)</sup> Jurnalul Oficial electronic autentificat al Republicii Franceze nr. 0196 din 24 august 2021 <https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=x7Gc7Ys-Z3hzgxO5KgI0zSu1fnt64dDetDQxhvJZNMc=>

<sup>(4)</sup> CHAP(2021)03705 din 6 octombrie 2021 și CHAP(2021)03855 din 20 octombrie 2021.

<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> Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: „Pregătiți pentru 55”: îndeplinirea obiectivului climatic al UE pentru 2030 pe calea spre atingerea obiectivului de neutralitate climatică, COM/2021/550 final.

- (5) Având în vedere evaluarea sa preliminară, Comisia a decis, la 15 decembrie 2021, să procedeze la o examinare aprofundată a măsurii inițiale în temeiul articolului 20 alineatul (2) din regulament (denumită în continuare „decizia Comisiei din 15 decembrie 2021”). De asemenea, Comisia a decis că măsura inițială nu putea fi pusă în aplicare înainte de finalizarea examinării de către Comisie (<sup>7</sup>).
- (6) Prin scrisoarea din 7 ianuarie 2022, serviciile Comisiei au solicitat informații suplimentare din partea autorităților franceze pentru a le permite să evalueze compatibilitatea măsurii inițiale cu condițiile prevăzute la articolul 20 alineatul (1) din regulament.
- (7) Prin scrisoarea din 9 mai 2022, Franța a furnizat elemente suplimentare privind conținutul și justificarea măsurii inițiale în temeiul articolului 20 din regulament. Prin scrisoarea din 21 iunie 2022, Franța a prezentat informații actualizate cu privire la notificarea sa, un proiect de decret modificat fără derogări (denumit în continuare „proiectul final de decret”), precum și elemente suplimentare menite să ia în considerare preocupările exprimate de Comisie și de serviciile sale în ceea ce privește compatibilitatea cu condițiile prevăzute la articolul 20 alineatul (1) din regulament (denumite în continuare, împreună, „măsura”).

## II. SITUAȚIA DE FAPT

### II.1. Descrierea măsurii

- (8) La 22 august 2021, Franța a adoptat Legea nr. 2021-1104 privind combaterea schimbărilor climatice și consolidarea rezilienței la efectele acestora.
- (9) Articolul 145.I din lege interzice, în baza articolului 20 din regulament, serviciile regulate de transport public aerian de călători pe toate rutele aeriene de pe teritoriul francez pentru care există mai multe legături feroviare directe cu o durată mai mică de două ore și jumătate.
- (10) În temeiul articolului 145.II și IV din lege, aplicarea interdicției va fi evaluată după trei ani de la data intrării în vigoare.
- (11) Articolul 145.I al doilea paragraf din lege impune adoptarea ulterioară a unui decret în urma avizului Consiliului de Stat francez (Conseil d'État), care să precizeze condițiile de aplicare a primului paragraf, „în special caracteristicile legăturilor feroviare în cauză, care trebuie să asigure un serviciu suficient, precum și modalitățile prin care se poate deroga de la această interdicție în cazul în care serviciile aeriene asigură în principal transportul pasagerilor în tranzit sau pot fi considerate ca asigurând un transport aerian fără emisii de dioxid de carbon. [Decretul] stabilește, de asemenea, nivelul emisiilor de CO<sub>2</sub> per pasager pe care trebuie să îl respecte serviciile considerate ca fiind fără emisii de dioxid de carbon”.
- (12) Proiectul final de decret stabilește condițiile de aplicare a interdicției.
- (13) În conformitate cu articolul 1 din proiectul final de decret, interdicția se aplică serviciilor regulate de transport public aerian de călători pentru care o legătură feroviară asigură, în fiecare direcție, o călătorie cu o durată mai mică de două ore și jumătate:
  - „1° între gările care deservesc aceleași orașe ca aeroporturile vizate; în cazul în care cel mai important, din punctul de vedere al traficului, dintre cele două aeroporturi vizate este deservit direct de un serviciu feroviar de mare viteză, gara utilizată este cea care deservește aeroportul respectiv;
  - 2° fără schimbarea trenului între aceste două gări;
  - 3° de mai multe ori pe zi, cu frecvențe suficiente și orare satisfăcătoare;
  - 4° și care permit mai mult de opt ore de prezență la fața locului în timpul zilei.”
- (14) Proiectul final de decret nu include derogările privind legăturile și pentru serviciile care pot fi considerate decarbonizate, menționate în considerentul (11) din decizia Comisiei din 15 decembrie 2021.

(<sup>7</sup>) Decizia de punere în aplicare a Comisiei din 15 decembrie 2021, C(2021)9550.

(15) În temeiul articolului 2 din proiectul final de decret, decretul va intra în vigoare în ziua următoare datei publicării pentru o perioadă de trei ani.

(16) Autoritățile franceze au indicat următoarele <sup>(8)</sup> cu privire la măsură:

„1. Se introduce o diferențiere în calculul duratei călătoriei alternative cu trenul, luându-se în considerare în mod corespunzător vocația anumitor aeroporturi pentru intermodalitate:

- atunci când aeroportul cel mai important al rutei, din punctul de vedere al traficului, este deservit direct de un serviciu feroviar de mare viteză, gara utilizată pentru calculul serviciului feroviar alternativ este cea care deservește aeroportul;
- în toate celelalte cazuri, gara utilizată pentru calculul serviciului feroviar alternativ este cea care deservește aceeași localitate ca aeroportul vizat.

Concret, dintre cele 8 legături identificate, numai două aeroporturi sunt deservite direct de un serviciu feroviar de mare viteză: Paris-Charles de Gaulle și Lyon-Saint-Exupéry.

Aeroportul Paris-Charles de Gaulle este al 5-lea aeroport cu cea mai mare proporție a zborurilor de legătură din Europa (30 %, sursă IATA 2019) și există infrastructură de acces la aeroport cu trenul de mare viteză. Autoritățile franceze consideră așadar că, spre deosebire de Paris-Orly, care este un aeroport pentru zboruri directe (proporția zborurilor de legătură fiind de 7 %, aceeași sursă), trebuie luată în considerare vocația intermodală a aeroportului Paris-Charles de Gaulle, facilitată de poziționarea pe platforma unei gări de legătură cu rețeaua feroviară de mare viteză, considerându-l ca fiind o destinație de sine stătătoare în cadrul analizei legăturilor feroviare alternative din direcția Bordeaux, Lyon, Nantes sau Rennes.

Conform aceleiași logici, aeroportul Lyon-Saint-Exupéry este dotat cu o gară de mare viteză, care trebuie considerată o destinație de sine stătătoare în cadrul analizei diferitelor legături, în special a legăturii Marsilia-Lyon.

2. Autoritățile franceze au decis totodată să aducă precizări suplimentare cu privire la condițiile ce trebuie îndeplinite pentru ca un serviciu feroviar să fie considerat acceptabil <sup>(9)</sup>: acesta trebuie să prezinte frecvențe suficiente și orare satisfăcătoare, conform unui text care preia prevederi ale articolului 16 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, referitor la obligațiile de serviciu public. Această definiție trebuie să permită garantarea conformității cu articolul 20 din același regulament, încadrând definiția măsurii printr-o definiție precisă a noțiunii de «serviciu suficient».

(17) Autoritățile franceze precizează, de asemenea <sup>(10)</sup>, că „În practică, [...], situația celor opt legături menționate în notificarea inițială ar fi următoarea:

- «— cele trei legături între Paris-Orly și Bordeaux, Nantes și Lyon vor fi interzise tuturor transportatorilor;
- legăturile dintre Paris-Charles de Gaulle, pe de o parte, și Bordeaux și Nantes, pe de altă parte, sunt excluse din domeniul de aplicare al măsurii, deoarece durata călătoriei cu trenul pentru a ajunge la gara aeroportului Paris-Charles de Gaulle este mai mare de 2 ore și 30 de minute (durata optimă a călătoriei fiind de aproximativ 3 ore și 30 de minute și, respectiv, 3 ore);
- legăturile dintre Paris Charles-de-Gaulle, pe de o parte, și Rennes și Lyon, pe de altă parte, precum și legătura Lyon-Marsilia, sunt excluse din sfera de aplicare a măsurii conform ofertei actuale de transport feroviar. De altfel, chiar dacă durează mai puțin de 2 ore și 30 de minute, călătoriile cu trenul nu permit accesul suficient de devreme dimineața la aeroportul Paris-Charles de Gaulle (sau la aeroportul Lyon Saint Exupéry în cazul liniei Lyon-Marsilia), nici plecarea de la aeroport suficient de târziu seara;
- o viitoare ameliorare a serviciilor feroviare, cu frecvențe suficiente și orare satisfăcătoare, în special în ceea ce privește nevoile în materie de servicii de conexiune, va putea permite interzicerea acestor legături aeriene.”

În plus, autoritățile franceze au inclus în răspunsul lor o anexă care oferă detalii cu privire la modul în care criteriile din proiectul final de decret sunt aplicate celor opt legături aeriene menționate mai sus.

<sup>(8)</sup> În informațiile suplimentare furnizate la 9 mai 2022.

<sup>(9)</sup> În informațiile suplimentare furnizate la 9 mai 2022, autoritățile franceze au afirmat în mod eronat următoarele: „Autoritățile franceze au decis totodată să aducă mai multe precizări cu privire la condițiile în care un serviciu feroviar poate fi considerat ca fiind substituibil.” Textul a fost rectificat după ce a fost verificat împreună cu autoritățile franceze.

<sup>(10)</sup> În informațiile suplimentare furnizate la 21 iunie 2022.

- (18) Autoritățile franceze precizează, de asemenea, că „Situția legăturilor interzise și a legăturilor potențial vizate de interdicție (în principal legăturile interne dintre aeroporturile Paris Charles-de-Gaulle, Paris-Orly și Lyon Saint Exupéry și destinații deservite de legături feroviare de mare viteză) va fi examinată înaintea fiecărui sezon de planificare orară” (adică la fiecare depunere de programe). „Totodată, în cursul perioadei de aplicare a măsurii, DGAC va actualiza pentru public lista legăturilor efectiv interzise, explicând legătura dintre aceste interdicții și criteriile din decret.”
- (19) În plus, autoritățile franceze reiterează și clarifică angajamentul asumat la cererea Comisiei de a „realiza și de a transmite serviciilor Comisiei Europene o evaluare a măsurii la 24 de luni de la intrarea în vigoare. Această reexaminare va ține cont în special de efectele măsurii asupra mediului, inclusiv asupra schimbărilor climatice, și asupra pieței interne a serviciilor aeriene”.

## II.2. Decizia Comisiei din 15 decembrie 2021

- (20) În decizia sa din 15 decembrie 2021, Comisia a considerat, pe baza evaluării sale preliminare, că măsura inițială, astfel cum a fost notificată de Franța la 17 noiembrie 2021, a ridicat semne de întrebare cu privire la compatibilitatea sa cu condițiile prevăzute la articolul 20 alineatul (1) din regulament în ceea ce privește nediscriminarea, denaturarea concurenței, justificarea și proporționalitatea.
- (21) Comisia a considerat că primele două derogări inițiale în favoarea serviciilor aeriene care transportă o majoritate a pasagerilor în tranzit prezintă un risc de posibilă discriminare și denaturare a concurenței între transportatorii aerieni și că a treia derogare în favoarea serviciilor aeriene care ar atinge un prag maxim de emisii necesită o analiză aprofundată a efectelor sale potențiale asupra concurenței și a posibilei discriminări între transportatorii aerieni.
- (22) Domeniul de aplicare al derogărilor a ridicat, de asemenea, semne de întrebare cu privire la eficacitatea măsurii inițiale în raport cu obiectivul urmărit, întrucât urmărirea obiectivului de mediu ar fi limitată prin aplicarea primelor două derogări.

## III. EVALUAREA MĂSURII

- (23) Ca observație preliminară, Comisia notează că, prevăzând o derogare de la articolul 15 din regulament și de la dreptul transportatorilor aerieni din UE de a opera în mod liber servicii aeriene în interiorul UE, articolul 20 din regulament trebuie interpretat într-un mod care limitează domeniul său de aplicare la ceea ce este strict necesar pentru a proteja interesele pe care le permite statelor membre să le protejeze.

### *Existența unor probleme grave de mediu*

- (24) Comisia sprijină măsurile de promovare a utilizării sporite a modurilor de transport cu emisii scăzute de dioxid de carbon, asigurând în același timp buna funcționare a pieței interne. Unul dintre obiectivele Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă a Comisiei („Strategia pentru mobilitate”) este de a crea condițiile necesare pentru ca operatorii de transport să ofere clienților lor, până în 2030, opțiuni neutre din punctul de vedere al emisiilor de dioxid de carbon pentru călătoriile colective programate de mai puțin de 500 km în UE.
- (25) În decizia sa din 15 decembrie 2021, Comisia a recunoscut deja că obiectivul urmărit al măsurii, astfel cum a fost notificată de Franța, este de a contribui la combaterea schimbărilor climatice prin utilizarea unor moduri de transport cu emisii mai reduse de CO<sub>2</sub>, acolo unde există alternative adecvate.
- (26) În răspunsul lor din 9 mai 2022, autoritățile franceze indică faptul că „măsura notificată de autoritățile franceze este rodul lucrărilor Convenției cetățenești pentru climă, în urma cărora au fost formulate 149 de măsuri destinate să accelereze lupta împotriva schimbărilor climatice”. Autoritățile franceze mai precizează că „miza principală a reducerii zborurilor este de a acționa, în concordanță cu alte inițiative, pentru combaterea schimbărilor climatice”, subliniind în același timp că „efectele pozitive secundare asupra zgomotului și poluării locale vor decurge în mod natural din diminuarea traficului aerian introdusă de măsură.”

- (27) În propunerea sa de Regulament de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentului (UE) 2018/1999 (Legea europeană a climei) <sup>(1)</sup>, Comisia evidențiază faptul că „combaterea schimbărilor climatice reprezintă o provocare urgentă” și face referire la Raportul special al Grupului interguvernamental privind schimbările climatice (IPCC) referitor la impactul încălzirii globale cu 1,5 °C peste nivelurile preindustriale și direcțiile conexe de evoluție a emisiilor de gaze cu efect de seră la nivel mondial, care confirmă în special că emisiile de gaze cu trebuie să fie reduse de urgență <sup>(2)</sup>.
- (28) Pactul verde european solicită o reducere cu 90 % a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) generate de transporturi până în 2050 și asigurarea sustenabilității sistemului de transport în ansamblu. După cum s-a subliniat în Strategia pentru mobilitate, „pentru a realiza această transformare sistemică, trebuie 1. să facem toate modurile de transport mai durabile; 2. să punem la dispoziție alternative durabile pe scară largă în cadrul unui sistem de transport multimodal; și 3. să creăm stimulentele adecvate pentru a impulsiona tranziția. (...) Acest lucru presupune acționarea tuturor părghiilor la nivel de politici”.
- (29) Promovarea unor opțiuni de transport durabile, cum ar fi transportul feroviar de mare viteză, este necesară pentru atingerea acestui obiectiv. După cum s-a subliniat în Strategia pentru mobilitate, acest lucru necesită existența unor servicii (feroviare) adecvate, la prețuri, frecvențe și niveluri de confort competitive.
- (30) În acest context, Comisia consideră că Franța este îndreptățită să considere că există o problemă de mediu gravă în situația în cauză, care include necesitatea urgentă de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră, și că o măsură precum cea avută în vedere de autoritățile franceze ar putea fi justificată în temeiul articolului 20 alineatul (1) din regulamentul, cu condiția ca aceasta să fie nediscriminatorie, să nu denatureze concurența dintre transportatorii aerieni, să nu fie mai restrictivă decât este necesar pentru a rezolva problema și să aibă o perioadă de valabilitate limitată, care să nu depășească trei ani, după care să fie revizuită, astfel cum se prevede la articolul 20 alineatul (1) din regulamentul.

#### ***Nediscriminarea și absența denaturării concurenței***

- (31) În ceea ce privește nediscriminarea și impactul asupra concurenței, măsura inițială conținea două derogări în favoarea serviciilor aeriene care transportă o majoritate a pasagerilor în tranzit, care, în evaluarea inițială a Comisiei <sup>(3)</sup>, ar fi implicat un risc de posibilă discriminare și denaturare a concurenței între transportatorii aerieni.
- (32) Pe baza informațiilor suplimentare furnizate de autoritățile franceze, Comisia consideră că astfel de derogări ar fi constituit, indiferent de proporția pasagerilor în tranzit luați în considerare, o discriminare de facto și ar fi condus la o denaturare a concurenței în detrimentul transportatorilor aerieni care operează zboruri directe existenți sau potențiali, al căror model de afaceri nu se axează pe pasagerii în tranzit.
- (33) Prin retragerea de către Franța a celor două derogări, au fost soluționate preocupările cu privire la riscul unei posibile discriminări și denaturări a concurenței între transportatorii aerieni.
- (34) Criteriile utilizate pentru interdicție în proiectul final de decret se bazează pe lungimea legăturilor feroviare și pe frecvența și adecvarea orarelor și, prin urmare, au un caracter obiectiv. Interdicția se aplică tuturor serviciilor regulate de transport public aerian de călători pentru care o legătură feroviară asigură, în fiecare direcție, o călătorie cu o durată mai mică de două ore și jumătate și îndeplinește condițiile de la articolul 1 din proiectul final de decret menționat în considerentul 13. Întrucât niciun serviciu aerian nu va fi exceptat de la interdicție, măsura nu conduce la discriminare pe motive de naționalitate, identitate sau model de afaceri al unui transportator aerian și nici nu conduce la denaturarea concurenței între transportatorii aerieni.

#### ***Măsura nu ar trebui să fie mai restrictivă decât este necesar pentru a rezolva problemele***

- (35) Articolul 20 alineatul (1) din regulamentul prevede că o astfel de măsură nu trebuie să fie mai restrictivă decât este necesar pentru a rezolva problemele.

<sup>(1)</sup> Propunerea Comisiei de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentului (UE) 2018/1999 (Legea europeană a climei), COM(2020) 80 final, 2020/0036 (COD).

<sup>(2)</sup> A se vedea considerentul 2. Inclus, de asemenea, în considerentul 3 din Legea europeană a climei (JO L 243, 9.7.2021, p. 1).

<sup>(3)</sup> A se vedea considerentul 21 de mai sus.

- (36) Astfel cum se menționează în considerentul 30, problema identificată de autoritățile franceze în acest caz include necesitatea urgentă de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră. Pentru a stabili dacă măsura nu este mai restrictivă decât este necesar pentru a soluționa problema în cauză, Comisia va analiza dacă măsura are capacitatea de a atinge obiectivul de a contribui la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestuia, luând în considerare dacă alte moduri de transport oferă niveluri adecvate de servicii pentru a asigura conectivitatea necesară.
- (37) În acest context, impactul negativ al oricărei restricții a drepturilor de trafic asupra cetățenilor europeni și asupra conectivității trebuie să fie compensat de disponibilitatea unor moduri de transport alternativ accesibile, convenabile și mai durabile.
- (38) Ca observație preliminară, Comisia notează că sunt în curs de elaborare multiple instrumente legislative și nelegislative, pentru a ajuta și a încuraja în continuare sectorul transportului aerian să își reducă în mod semnificativ emisiile de CO<sub>2</sub> și să devină mai durabil. În cadrul pachetului său „Pregătiți pentru 55”, Comisia a prezentat o propunere de revizuire a sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii (ETS) <sup>(14)</sup> pentru a consolida semnalul privind prețul carbonului, o propunere de revizuire a Directivei privind impozitarea energiei <sup>(15)</sup> care elimină scutirea obligatorie privind combustibilii turboreactori, precum și o nouă propunere legislativă, „ReFuelEU în domeniul aviației” <sup>(16)</sup>. Această inițiativă urmărește decarbonizarea sectorului aviației prin impunerea utilizării combustibililor de aviație durabili (SAF), asigurând, în același timp, buna funcționare a pieței aviației. Propunerile Comisiei de actualizare a legislației privind cerul unic european și a normelor privind managementul traficului aerian <sup>(17)</sup> au, de asemenea, un mare potențial de modernizare și durabilitate, contribuind la reducerea consumului excesiv de combustibil și a emisiilor de CO<sub>2</sub> cauzate de ineficiența zborurilor și de fragmentarea spațiului aerian. Aceste propuneri legislative sunt în prezent discutate de colegiitori și nu sunt încă aplicabile. Odată puse în aplicare, ele ar trebui să contribuie în mod eficace la decarbonizarea sectorului transportului aerian, astfel încât măsura în cauză să nu mai fie necesară.
- (39) Cu toate acestea, pentru a contribui între timp la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în sectorul transportului aerian, Comisia notează că Franța a ales să limiteze temporar exercitarea drepturilor de trafic pentru serviciile interne de transport aerian public regulat de pasageri pentru care există mai multe legături feroviare zilnice directe de mai puțin de două ore și jumătate, cu frecvențe suficiente și orare adecvate.
- (40) În ceea ce privește măsura în care alte moduri de transport oferă niveluri adecvate de servicii, Comisia observă că articolul 1 din proiectul final de decret prevede un set mai detaliat de cerințe relevante și obiective care iau în considerare calitatea legăturii atât pentru pasagerii care efectuează zboruri directe, cât și pentru pasagerii în tranzit. În plus, autoritățile franceze competente s-au angajat să evalueze ex ante, înainte de fiecare sezon de planificare orară, dacă conexiunea feroviară oferă sau nu un nivel adecvat de servicii pe o anumită rută (conform definiției de la articolul 1 din proiectul final de decret) și, ulterior, să informeze în mod corespunzător transportatorii potențial interesați cu privire la rutele care pot fi deservite în continuare. Aceasta înseamnă, de asemenea, că o rută care a fost interzisă ar putea fi deservită din nou dacă calitatea serviciului feroviar se schimbă și nu mai îndeplinește condițiile unor niveluri adecvate ale serviciului, stimulându-se astfel furnizarea de servicii feroviare de calitate care oferă niveluri adecvate de servicii. Comisia consideră că o astfel de abordare dinamică, care ia în considerare dezvoltarea viitoare a serviciilor feroviare, ar promova multimodalitatea în conformitate cu obiectivele Strategiei pentru mobilitate și ar aduce beneficii în materie de conectivitate.
- (41) În ceea ce privește beneficiul ecologic al măsurii, autoritățile franceze afirmă că „închiderea celor trei rute Orly-Bordeaux, Orly-Lyon și Orly-Nantes, deja în vigoare” <sup>(18)</sup>, conduce la o diminuare totală a emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de transportul aerian de 55 000 de tone.” <sup>(19)</sup>.

<sup>(14)</sup> COM(2021) 552 final din 14 iulie 2021.

<sup>(15)</sup> COM(2021) 563 final din 14 iulie 2021.

<sup>(16)</sup> COM(2021) 561 final din 14 iulie 2021.

<sup>(17)</sup> COM(2020) 577 final și COM(2020) 579 final din 22 septembrie 2020.

<sup>(18)</sup> Comisia observă că Air France decisese deja să își înceteze operațiunile pe aceste trei rute în 2020, în special în contextul împrumutului și al garanției de stat acordate de Franța. Prin urmare, interzicerea acestor rute nu va conduce la o reducere efectivă a emisiilor. Cu toate acestea, pot fi generate beneficii de mediu necuantificabile, deoarece transportatorii aeriieni care ar putea fi interesați să exploateze aceste rute vor fi împiedicați să o facă.

<sup>(19)</sup> Estimările DGAC bazate pe traficul din 2019.

- (42) Acestea explică, de asemenea, că oferta globală de locuri a Air France pe rutele Paris Charles de Gaulle (CDG)-Bordeaux, CDG-Lyon și CDG-Nantes a rămas stabilă din 2019 (între - 1 % și + 3 % în funcție de ruta în cauză) și nu a condus la un transfer de capacitate dinspre Orly.
- (43) Autoritățile franceze anticipează că oamenii se vor orienta mai degrabă spre trenuri de mare viteză decât spre autocare sau autoturisme. Datele disponibile menționate <sup>(20)</sup> par să indice o preferință istorică pentru legăturile feroviare în rândul persoanelor care utilizează legăturile aeriene. Pentru a obține estimări privind impactul potențial al transferului modal asupra reducerii emisiilor, autoritățile franceze au calculat două scenarii extreme pentru ruta Orly-Bordeaux: potrivit autorităților franceze, măsura ar avea ca rezultat, în cel mai rău caz <sup>(21)</sup>, o reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> cu aproape 50 % (- 48,2 %) și, în cel mai bun caz (transfer modal complet către transportul feroviar), cu 98,3 % mai puține emisii.
- (44) Rutele aeriene CDG-Lyon, CDG-Rennes și Lyon-Marsilia nu intră în prezent în domeniul de aplicare al măsurii, deoarece una sau mai multe dintre condițiile prevăzute la articolul 1 din proiectul final de decret nu sunt (încă) îndeplinite. Cu toate acestea, autoritățile franceze indică faptul că aceste trei rute aeriene pot intra sub incidența interdicției de îndată ce un operator feroviar îmbunătățește condițiile serviciilor sale (în principal în ceea ce privește orarele propuse). Autoritățile franceze estimează că interzicerea acestor trei rute suplimentare ar putea conduce la reduceri potențiale ale emisiilor de 54 900 de tone de CO<sub>2</sub>. În schimb, rutele CDG-Bordeaux și CDG-Nantes nu intră și, potrivit explicațiilor furnizate de autoritățile franceze (a se vedea considerentul 17) nici nu vor intra în domeniul de aplicare a măsurii în absența unor îmbunătățiri structurale ale serviciilor feroviare.
- (45) Autoritățile franceze indică, de asemenea, un potențial impact pozitiv al măsurii, deoarece aceasta „va împiedica crearea de rute aeriene pentru traficul direct dinspre regiunea pariziană către 60 % dintre cele mai populate 40 de localități metropolitane” în condițiile în care „24 dintre aceste localități sunt accesibile din direcția Parisului în mai puțin de 2 ore și 30 de minute cu trenul”. În sprijinul acestei afirmații, ele se referă la libertatea transportatorilor aerieni de a opera în cadrul pieței interne și la dinamica de creștere a traficului direct în perioadele anterioare pandemiei.
- (46) În așteptarea adoptării și a punerii în aplicare a acestor măsuri mai eficace de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> în transportul aerian menționate în considerentul 38, Comisia consideră că măsura, deși nu are, în sine, capacitatea de a elimina problemele grave vizate, este totuși în măsură să contribuie pe termen scurt la reducerea emisiilor în sectorul transportului aerian și la combaterea schimbărilor climatice.
- (47) În plus, Comisia observă că măsura prevede o restricție limitată a libertății de a presta servicii aeriene. Aceasta vizează numai rutele pentru care este disponibil un mod de transport mai durabil și oferă un nivel adecvat de servicii, astfel cum este definit la articolul 1 din proiectul final de decret.
- (48) În plus, Comisia ia act de angajamentele Franței, menționate la considerentul 18, de a revizui „situația rutelor interzise și a rutelor parțial vizate de interdicție [...] înaintea fiecărui sezon de planificare orară” și în considerentul 19, de „a realiza și de a transmite serviciilor Comisiei o evaluare a măsurii la 24 de luni după intrarea sa în vigoare. Această reexaminare va ține cont în special de efectele măsurii asupra mediului, inclusiv asupra schimbărilor climatice, și asupra pieței interne a serviciilor aeriene”. Acest lucru ar trebui să le permită autorităților franceze să pună în aplicare în mod corespunzător măsura, astfel încât aceasta să nu depășească ceea ce este necesar pentru a remedia problemele grave vizate sau, după caz, să suspende măsura în cazul în care nu mai este considerată necesară și proporțională cu obiectivul urmărit.

<sup>(20)</sup> A se vedea „High-speed rail: lessons for policy makers from experiences abroad”, D. Albalade, G. Bel – Public Administration Review (2012) (menționat în scrisoarea autorităților franceze din 17 noiembrie 2021).

<sup>(21)</sup> Ipoteză „potrivit căreia pasagerii aerieni se orientează către modurile de transport feroviar și rutier în aceleași proporții ca pasagerii care călătoreau deja cu aceste moduri de transport pe vremea când exista o ofertă de transport aerian (neluând în considerare motivul «alte»). Proporțiile reținute au reieșit din ancheta privind mobilitatea persoanelor din 2019”. Cu toate acestea, autoritățile adaugă că „este necesară o ipoteză maximalistă cu privire la orientarea către transportul rutier pentru a împărți la doi câștigurile asociate închiderii transportului aerian”.

- (49) Totodată, Comisia notează că „în cursul perioadei de aplicare a măsurii, DGAC va actualiza pentru public lista rutelor efectiv interzise, explicând legătura dintre aceste interdicții și criteriile din decret”. Acest lucru va asigura transparența necesară față de cetățenii europeni și părțile interesate relevante și le va permite, după caz, să conteste măsura la nivel național.
- (50) Având în vedere considerațiile de mai sus, Comisia este de părere că, până la adoptarea și punerea în aplicare a măsurilor mai eficace de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> în transportul aerian menționate în considerentul 38, măsura nu este mai restrictivă decât este necesar pentru a rezolva problemele.

***Perioadă limitată de valabilitate***

- (51) Articolul 20 alineatul (1) din regulament prevede că măsura trebuie să aibă o perioadă de valabilitate limitată, care să nu depășească trei ani, după care trebuie revizuită.
- (52) După cum se reamintește în considerentul (10), aplicarea interdicției va fi evaluată după trei ani de la data intrării în vigoare, care este durata maximă permisă în temeiul articolului 20 alineatul (1) din regulament.
- (53) În urma preocupărilor exprimate de Comisie și în conformitate cu articolul 20 alineatul (1) din regulament, perioada de valabilitate a proiectului final de decret a fost limitată la trei ani (considerentul 15). În plus, Franța s-a angajat să „realizeze și să transmită serviciilor Comisiei o evaluare a măsurii la 24 de luni după intrarea în vigoare”. Această reexaminare va ține cont în special de efectele măsurii asupra mediului, inclusiv asupra schimbărilor climatice, și asupra pieței interne a serviciilor aeriene”. În cazul în care, în urma acestei analize, se are în vedere o nouă măsură, în conformitate cu articolul 20 alineatul (2) din regulament, Franța trebuie să o notifice Comisiei.
- (54) Prin urmare, Comisia consideră că măsura are o perioadă de valabilitate limitată la trei ani.

**IV. CONCLUZIE**

- (55) Pe baza examinării notificării și având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că măsura avută în vedere îndeplinește condițiile prevăzute la articolul 20 alineatul (1) din regulament,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

*Articolul 1*

Măsura, astfel cum a fost notificată de Franța la 17 noiembrie 2021 și modificată prin scrisoarea din 21 iunie 2022, este în conformitate cu articolul 20 alineatul (1) din regulament.

Franța reexaminează măsura după 24 de luni de la intrarea în vigoare și, în temeiul articolului 20 alineatul (2) din regulament, notifică Comisiei orice măsură nouă avută în vedere ca urmare a unei astfel de reexaminări.

*Articolul 2*

Prezenta decizie se adresează Republicii Franceze.

Adoptată la Bruxelles, 1 decembrie 2022.

*Pentru Comisie*  
Adina-Ioana VĂLEAN  
*Membru al Comisiei*