COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 1º agosto 2006

che avvia un'indagine di cui all'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 2408/92 sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie

[notificata con il numero C(2006) 3516]

(2006/547/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie [1], in particolare l'articolo 4, paragrafo 3, e l'articolo 12,

considerando quanto segue:

I. **I fatti**

(1) In data 27 gennaio e 28 febbraio 2006, la Repubblica italiana ha trasmesso alla Commissione i decreti n. 35 e 36 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 29 dicembre 2005 (pubblicati nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana l'11 gennaio 2006) che impongono oneri di servizio pubblico (OSP) su 16 collegamenti tra la Sardegna e i principali aeroporti nazionali, chiedendo di pubblicarli nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 2408/92.

(2) Il 24 marzo 2006, la Commissione ha pubblicato una comunicazione riguardante gli oneri di servizio pubblico imposti con decreto n. 35 (in appresso «comunicazione del 24 marzo 2006») [2] sui sei collegamenti seguenti:

— Alghero–Roma e Roma–Alghero

— Alghero–Milano e Milano–Alghero

— Cagliari–Roma e Roma–Cagliari

— Cagliari–Milano e Milano–Cagliari

— Olbia–Roma e Roma–Olbia

— Olbia–Milano e Milano–Olbia.

(3) Il 21 aprile 2006, la Commissione ha pubblicato un'altra comunicazione riguardante gli oneri di servizio pubblico imposti con decreto n. 36 (in appresso «comunicazione del 21 aprile 2006») [3] sui dieci collegamenti seguenti:

— Alghero–Bologna e Bologna–Alghero

— Alghero–Torino e Torino–Alghero

— Cagliari–Bologna e Bologna–Cagliari

— Cagliari–Torino e Torino–Cagliari

— Cagliari–Firenze e Firenze–Cagliari

— Cagliari–Verona e Verona–Cagliari

— Cagliari–Napoli e Napoli–Cagliari

— Cagliari–Palermo e Palermo–Cagliari

— Olbia–Bologna e Bologna–Olbia

— Olbia–Verona e Verona–Olbia.

[1] GU L 240 del 24.8.1992, pag. 8. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1)

[2] GU C 72 del 24.3.2006, pag. 4.

[3] GU C 93 del 21.4.2006, pag. 13.

(4) Le principali caratteristiche degli OSP pubblicati nelle due comunicazioni sono le seguenti:

— ciascuna delle dieci rotte che formano oggetto della comunicazione del 21 aprile 2006, con i relativi oneri di servizio pubblico imposti, deve essere accettata singolarmente, interamente ed integralmente dai vettori interessati.

— La coppia di rotte Alghero/Roma e Alghero/Milano, da un lato, e la coppia di rotte Olbia/Roma e Olbia/Milano, dall'altro, costituiscono ciascuna un unico pacchetto che deve essere accettato interamente e integralmente dai vettori interessati, senza compensazioni di qualsivoglia natura o provenienza. Per contro, le rotte Cagliari/Roma e Cagliari/Milano devono essere accettate singolarmente, interamente ed integralmente dai vettori interessati, senza compensazioni di qualsivoglia natura o provenienza.

— Ciascun singolo vettore (o vettore principale) che accetta gli oneri deve fornire una cauzione di esercizio volta a garantire la corretta esecuzione e prosecuzione del servizio. Tale cauzione dovrà ammontare ad almeno il 5 % del fatturato complessivo stimato, valutato dall'ENAC (Ente Nazionale dell'Aviazione Civile), relativo ai servizi aerei programmati nel pacchetto di rotte in questione. La cauzione sarà prestata a favore dell'ENAC, il quale Ente la impiegherà per garantire la prosecuzione del regime onerato in caso di ingiustificato abbandono e sarà costituita per il 50 % da fidejussione bancaria a prima richiesta e per il restante 50 % da fidejussione assicurativa. Al fine di evitare la sovracapacità che si riscontrerebbe a seguito dell'accettazione di una rotta onerata da parte di più vettori, considerate le limitazioni ed i condizionamenti infrastrutturali degli aeroporti coinvolti, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, sentita la regione autonoma della Sardegna, è incaricato, per la miglior cura dell'interesse pubblico, di intervenire al fine di contenere i programmi operativi dei vettori accettanti in modo da renderli complessivamente proporzionati alle esigenze di mobilità poste alla base dell'imposizione d'oneri. Tale intervento dovrà ispirarsi ad un'equa ridistribuzione delle rotte e delle frequenze fra i vettori accettanti anche sulla base dei volumi di traffico sulle rotte (o i pacchetti di rotte) in questione, accertati per ciascuno di essi nel biennio precedente.

— Le frequenze minime, gli orari di voli e la capacità offerta per ciascuna rotta sono descritti al punto 2 «ARTICOLAZIONI DEGLI ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO» delle comunicazioni del 24 marzo e 21 aprile 2006.

— Le capacità minime degli aeromobili utilizzati sono descritte al punto 3 «TIPOLOGIA DEGLI AEROMOBILI UTILIZZATI SU CIASCUNA ROTTA» delle comunicazioni sopra indicate.

— La struttura tariffaria per tutte le rotte interessate è descritta al punto 4 «TARIFFE» delle citate comunicazioni. Per quanto riguarda in particolare l'esistenza di tariffe agevolate, il punto 4.8 delle due comunicazioni precisa che i vettori che operano sulle rotte interessate hanno l'obbligo giuridico di applicare tariffe agevolate (come precisate al punto 4 «TARIFFE») almeno ai nati in Sardegna, anche se non vi risiedono.

— Conformemente al decreto n. 35 trasmesso alla Commissione il 29 dicembre 2005 e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana l'11 gennaio 2006 e nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* il 24 marzo 2006, gli oneri saranno applicati alle rotte interessate dal 31 marzo 2006 al 30 marzo 2009. Tuttavia, il 28 febbraio 2006, le autorità italiane hanno informato la Commissione di aver, con decreto del 23 febbraio 2006, rinviato queste date al 2 maggio 2006 e 1º maggio 2009 (lettera del Rappresentante permanente rif. n. 2321). Le date sono quelle pubblicate successivamente nella Gazzetta ufficiale.

— Conformemente al decreto n. 36 trasmesso alla Commissione il 29 dicembre 2005 e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana l'11 gennaio 2006 e nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* il 21 aprile 2006, la data di validità degli oneri per le rotte interessate sarà fissata successivamente. Nessuna data di validità definitiva per gli obblighi è stata pertanto pubblicata nella Gazzetta ufficiale.

— I vettori che intendono accettare gli oneri di servizio pubblico devono presentare, entro trenta giorni dalla data di pubblicazione della comunicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, un'accettazione formale all'autorità italiana competente.

(5) Giova notare che, prima dell'imposizione degli oneri di servizio pubblico contemplati dalla presente decisione, la Repubblica italiana aveva imposto, con decreti del 1º agosto e 21 dicembre 2000, oneri di servizio pubblico su sei rotte tra gli aeroporti della Sardegna e Roma e Milano. Questi obblighi sono stati pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* del 7 ottobre 2000 ([1]) (in appresso «comunicazione del 7 ottobre 2000»). In conformità dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), del regolamento (CEE) n. 2408/92, le rotte interessate avevano formato oggetto di una gara di appalto volta a selezionare i vettori autorizzati a utilizzarle in esclusiva a fronte di corrispettivo finanziario ([2]).

(6) I vettori autorizzati a operare sulle rotte onerate erano allora i seguenti:

— Alitalia: Cagliari/Roma;

— Air One: Cagliari/Milano, Alghero/Milano e Alghero/Roma;

— Meridiana: Olbia/Roma e Olbia/Milano.

(7) Suddetto regime è stato sostituito dagli oneri di servizio pubblico imposti con decreto italiano dell'8 novembre 2004 e pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* del 10 dicembre 2004 (in appresso «comunicazione del 10 dicembre 2004») ([3]). In seguito ad una decisione del Tribunale amministrativo regionale del Lazio del 17 marzo 2005 che ha annullato in parte il decreto dell'8 novembre 2004, le autorità italiane hanno informato la Commissione di «aver sospeso» i citati oneri. Una comunicazione è stata pubblicata al riguardo nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* del 1º luglio 2005 ([4]). Il 6 dicembre 2005, le autorità italiane informavano la Commissione di aver abrogato il decreto dell'8 novembre 2004 con effetto dal 15 novembre 2004.

(8) Il 28 febbraio 2006, le autorità italiane hanno informato la Commissione dell'adozione, il 23 febbraio 2006, di un decreto che modifica il decreto n. 35, del 29 dicembre 2005, e abroga i decreti del 1º agosto e 21 dicembre 2000 a decorrere dal 2 maggio 2006.

(9) In una comunicazione alla Commissione del 22 marzo 2005 le autorità italiane hanno affermato che gli OSP pubblicati nella comunicazione del 7 ottobre 2000 erano applicati «su base volontaria». Era la prima volta che le autorità italiane informavano la Commissione che detti oneri erano ancora applicati.

II. **Elementi fondamentali del regime giuridico degli oneri di servizio pubblico**

(10) Le norme relative agli oneri di servizio pubblico sono stabilite dal regolamento (CEE) n. 2408/92, che definisce le condizioni di applicazione del principio di libera prestazione dei servizi nel settore del trasporto aereo.

(11) Gli oneri di servizio pubblico sono definiti come un'eccezione al principio del regolamento secondo il quale «ai sensi del presente regolamento, lo (gli) Stato(i) membro(i) interessato(i) permette (permettono) ai vettori aerei comunitari di esercitare diritti di traffico su rotte all'interno della Comunità.» ([5])

(12) Le condizioni della loro imposizione sono definite all'articolo 4 e sono oggetto di un'interpretazione rigorosa, nel rispetto dei principi di non discriminazione e di proporzionalità. Gli OSP devono essere debitamente giustificati sulla base dei criteri enunciati nel citato l'articolo.

(13) Più precisamente, il regime giuridico degli oneri di servizio pubblico prevede che uno Stato membro possa imporre oneri di servizio pubblico riguardo ai servizi aerei di linea effettuati verso un aeroporto che serve una regione periferica o in via di sviluppo all'interno del suo territorio o una rotta a bassa densità di traffico verso un qualsiasi aeroporto regionale nel suo territorio, qualora tale rotta sia considerata essenziale per lo sviluppo economico della regione in cui si trova l'aeroporto stesso, nella misura necessaria a garantire che su tale rotta siano prestati adeguati servizi aerei di linea rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità, capacità e tariffazione cui i vettori aerei non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale.

([1]) GU C 284 del 7.10.2000, pag. 16.
([2]) GU C 51 del 16.2.2001, pag. 22.
([3]) GU C 306 del 10.12.2004, pag. 6.
([4]) GU C 161 dell'1.7.2005, pag. 10.
([5]) Articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 2408/92.

(14) L'adeguatezza dei servizi di trasporto aereo regolare è valutata dagli Stati membri in funzione, in particolare, dell'interesse pubblico, della possibilità di ricorrere ad altre forme di trasporto, dell'idoneità di queste ultime a soddisfare il concreto fabbisogno di trasporto e dell'effetto combinato di tutti i vettori aerei che operano o intendono operare sulla rotta di cui trattasi.

(15) L'articolo 4 prevede un meccanismo in due fasi: nella prima fase [articolo 4, paragrafo 1, lettera a)], lo Stato membro interessato impone oneri di servizio pubblico su una o più rotte, accessibili a tutti i vettori comunitari a condizione che rispettino i suddetti obblighi. Se nessun vettore si presenta per istituire servizi aerei di linea conformemente all'onere di servizio pubblico imposto su tale rotta, lo Stato membro può passare ad una seconda fase [articolo 4, paragrafo 1, lettera d)] che consiste nel limitare l'accesso della rotta ad un solo vettore per un periodo massimo di tre anni rinnovabile. Detto vettore è selezionato sulla base di una gara di appalto comunitaria. Il vettore designato può allora ricevere una compensazione finanziaria per la gestione della rotta conformemente agli oneri di servizio pubblico.

(16) Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 3, la Commissione può decidere, previa indagine condotta su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, se l'obbligo di servizio pubblico pubblicato debba continuare ad applicarsi in relazione alla rotta di cui trattasi. La Commissione comunica la decisione al Consiglio e agli Stati membri. Qualsiasi Stato membro può rivolgersi al Consiglio che, che deliberando a maggioranza qualificata, può prendere una decisione di segno contrario.

III. **Elementi che sollevano seri dubbi circa la conformità degli oneri di servizio pubblico imposti sulle rotte tra gli aeroporti di Sardegna e i principali aeroporti nazionali italiani con l'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92.**

(17) L'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento elenca alcuni criteri cumulativi in materia di oneri di servizio pubblico:

— Tipologia delle rotte ammissibili: si tratta di rotte verso un aeroporto che serve una regione periferica o in via di sviluppo all'interno del territorio dello Stato membro interessato o una rotta a bassa densità di traffico verso un qualsiasi aeroporto regionale nel suo territorio;

— Riconoscimento del carattere essenziale della rotta per lo sviluppo economico della regione nella quale è situato l'aeroporto servito.

— Rispetto del principio di adeguatezza, valutato nei confronti dell'esistenza di altre forme di trasporto o di altre rotte.

(18) Inoltre, gli oneri di servizio pubblico devono essere conformi ai principi fondamentali di proporzionalità e di non discriminazione (cfr., ad esempio, la sentenza della Corte di giustizia del 20 febbraio 2001 nella causa C-205/99, Asociación Profesional di Empresas Navieras di Líneas Regulares (Analir) e altri contro Administración General del Estado (Racc. 2001, pag. I-01271).

(19) Nella fattispecie, gli oneri di servizio pubblico pubblicati nella Gazzetta ufficiale su richiesta della Repubblica italiana contengono molte disposizioni che sollevano seri dubbi circa la loro conformità con l'articolo 4 del regolamento. In particolare:

— Non è stata fornita alcuna spiegazione valida a giustificazione dell'adeguatezza e della proporzionalità degli oneri di servizio pubblico rispetto all'obiettivo perseguito;

— Il carattere essenziale delle rotte soggette agli oneri di servizio pubblico per lo sviluppo economico delle zone della Sardegna in cui si trovano gli aeroporti stessi non è evidente, considerando in particolare:

  — la natura e il numero delle rotte interessate,

  — l'esistenza di rotte aeree alternative che permettono di garantire un servizio adeguato e continuo con gli aeroporti interessati, attraverso i principali hub italiani collegati in modo soddisfacente con la Sardegna,

  — la relazione tra gli OSP e il traffico tra i diversi aeroporti interessati dalle nuove rotte.

(20) L'obbligo imposto ai vettori interessati di gestire come pacchetti unici sei delle rotte soggette agli oneri di servizio pubblico può costituire una condizione particolarmente restrittiva della libera prestazione di servizi. L'obbligo non sembra poggiare sull'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento e potrebbe essere contrario ai principi di proporzionalità e di non discriminazione, considerando in particolare:

— che non è stato stabilito che l'accoppiamento di queste rotte sia essenziale per lo sviluppo economico delle zone della Sardegna in cui si trovano gli aeroporti interessati;

— che questi accoppiamenti sembrano privi di qualsiasi fondamento giuridico e di qualsiasi giustificazione operativa (ad es. in termini di situazione geografica degli aeroporti interessati), poiché l'imposizione riguarda OSP senza compensazione;

— che esiste un rischio di discriminazione non giustificata tra vettori (atteso che solo i vettori più importanti dispongono dei mezzi per offrire servizi aerei sulle rotte in tali condizioni).

(21) Il punto 1.6 delle due comunicazioni, il quale prevede, in caso di accettazione di una rotta onerata da parte di più vettori, che la ENAC possa «intervenire» per evitare qualsiasi «sovracapacità» operando una equa «ridistribuzione delle rotte e delle frequenze» tra vettori interessati, non sembra poggiare sull'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento e potrebbe essere incompatibile con l'articolo 3, paragrafo 1, nella misura in cui restringe la libertà di scelta dei vettori in termini di rotte e di frequenze. Inoltre, l'esistenza di una «sovracapacità» sembra significare che non c'è bisogno di alcun intervento regolamentare per garantire i servizi di base da parte dei vettori aerei.

(22) Il punto 4.8 delle due comunicazioni, che prevede l'obbligo di applicare tariffe agevolate ai passeggeri unicamente in base al loro luogo di nascita (nella fattispecie, la Sardegna) sembra privo di qualsiasi fondamento giuridico e può costituire una discriminazione indiretta illegale basata sulla nazionalità (cfr., ad esempio, la causa C-388/01, Commissione contro Italia, Racc. 2003, pag. I-00721).

(23) Non è stata addotta alcuna valida giustificazione dei seguenti fatti:

— le strutture tariffarie sono molto diverse dagli OSP pubblicati nella comunicazione del 10 dicembre 2004. I recenti decreti precisano che le destinazioni di Roma e Milano si intendono riferite ai rispettivi sistemi aeroportuali, il che significa che i vettori che rifiutano gli OSP non possono effettuare servizi da nessuno degli aeroporti situati all'interno di questi sistemi;

— il 50 % delle rotte tra gli aeroporti della Sardegna e quelli di Roma e Milano devono avere come punto di partenza o di destinazione Fiumicino o Linate.

IV. **Procedimento**

(24) Benché la Commissione abbia richiamato l'attenzione delle autorità italiane su questi problemi e abbia manifestato loro i dubbi che nutriva sulla conformità degli oneri di servizio pubblico con il regolamento (CEE) n. 2408/92, la Repubblica italiana ha deciso di pubblicarli.

(25) Diverse parti interessate hanno immediatamente contattato la Commissione per manifestare in modo informale le loro preoccupazioni e le loro proteste relative al carattere sproporzionato e discriminatorio degli oneri di servizio pubblico.

(26) Alla luce di quanto precede, e ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento, la Commissione può procedere ad un'indagine volta a determinare se lo sviluppo di una o più rotte venga indebitamente limitato dall'imposizione di oneri di servizio pubblico e decidere se detti oneri debbano continuare ad applicarsi in relazione alle rotte di cui trattasi.

(27) Il 9 marzo 2006, la Commissione ha chiesto alle autorità italiane di fornirle alcune informazioni sugli oneri di servizio pubblico in causa, ai sensi dell'articolo 12 del regolamento. La risposta trasmessa il 22 marzo 2006 dalle autorità italiane era incompleta,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La Commissione decide di procedere all'indagine di cui all'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 2408/92 per determinare se gli oneri di servizio pubblico imposti sulle rotte tra gli aeroporti della Sardegna e i principali aeroporti nazionali italiani, pubblicati su richiesta della Repubblica italiana nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea (C 72 del 24.3.2006 e C 93 del 21.4.2006), debbano continuare ad applicarsi in relazione alle rotte di cui trattasi.

Articolo 2

1. La Repubblica italiana trasmette alla Commissione, entro un mese a decorrere dalla notificazione della presente decisione, tutte le informazioni necessarie per esaminare la conformità degli oneri di servizi pubblico di cui all'articolo 1 con l'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92.

2. In particolare, fornirà gli elementi seguenti:

— Una relazione che illustri in dettaglio gli obiettivi socioeconomici dell'imposizione degli oneri di servizio pubblico di cui all'articolo 1 e che giustifichi l'adeguatezza e la proporzionalità di detti oneri ai fini del conseguimento dei citati obiettivi, in particolare con riferimento alle dieci nuove rotte contemplate dalla comunicazione del 7 ottobre 2000.

— Una spiegazione dettagliata dell'applicazione pratica delle misure previste al punto 1.6 delle due comunicazioni di cui all'articolo 1 per evitare la «sovracapacità» che si riscontrerebbe a seguito dell'accettazione di una rotta onerata da parte di più vettori, nonché la giustificazione di dette misure alla luce dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 2408/92.

— Un'analisi giuridica, alla luce del diritto comunitario, che giustifichi le diverse condizioni contenute negli oneri di servizio pubblico di cui all'articolo 1, in particolare:

  — l'applicazione di tariffe agevolate ai nati in Sardegna, anche se non ivi residenti, tenendo conto in particolare degli sconti già esistenti per gli studenti che rientrano in questa categoria di passeggeri;

  — la spiegazione di come sarà applicato nella pratica il criterio della nascita in Sardegna per poter beneficiare di tariffe agevolate;

  — l'obbligo di costituire una cauzione di esercizio e le modalità di calcolo del relativo importo;

  — le differenze tra le nuove strutture tariffarie e quelle imposte dagli oneri di servizio pubblico pubblicati il 10 dicembre 2004;

  — le ragioni che giustificano il fatto che gli oneri di servizio pubblico si applicano ai sistemi aeroportuali di Roma e Milano, piuttosto che ai singoli aeroporti situati all'interno di tali sistemi, e perché almeno il 50 % dei collegamenti previsti fra gli aeroporti sardi e Roma e Milano, dovranno essere operati da e per Fiumicino e da e per Linate;

  — il fondamento giuridico della indivisibilità dei seguenti due pacchetti di rotte:

    — Alghero–Roma, Roma–Alghero, Alghero–Milano e Milano–Alghero; e

    — Olbia–Roma, Roma–Olbia, Olbia–Milano e Milano–Olbia.

— Un'analisi dettagliata delle relazioni economiche tra la Sardegna e le altre regioni italiane nelle quali si trovano gli aeroporti interessati dagli oneri di servizio pubblico di cui all'articolo 1.

— Un'analisi dettagliata dell'offerta attuale delle rotte aeree tra gli aeroporti della Sardegna e gli altri aeroporti italiani interessati dagli oneri di servizio pubblico di cui all'articolo 1, compresi i voli indiretti, così come un'indicazione della data di entrata in vigore del decreto n. 36.

— Un'analisi dettagliata delle altre forme di trasporto disponibili e della loro capacità di soddisfare il concreto fabbisogno di trasporto.

— Un'analisi della domanda attuale per ciascuna rotta aerea interessata da questi oneri, comprese le previsioni di esercizio (traffico di passeggeri, merci, previsioni finanziarie, ecc.) comunicate dal o dai vettori.

— Una descrizione precisa delle frequenze e dei tempi di percorrenza necessari per collegare per via terrestre i diversi aeroporti della Sardegna interessati da questi oneri.

— Una descrizione, alla data della notificazione della presente decisione, della situazione relativa all'esercizio di questi servizi conformemente agli oneri e l'identità del o dei vettori soggetti agli OSP.

— L'elenco degli eventuali ricorsi già promossi, alla data della notificazione della presente decisione, dinanzi ai tribunali nazionali, così come la situazione giuridica della comunicazione che impone gli oneri di servizio pubblico.

— Una nota che spieghi se gli oneri di servizio pubblico pubblicati nella comunicazione del 7 ottobre 2000 hanno continuato ad applicarsi dopo la sospensione e l'abrogazione degli obblighi pubblicati nella comunicazione del 10 dicembre 2004 (e, in caso affermativo, su quale base giuridica) e perché le autorità italiane non ne hanno immediatamente informato la Commissione.

Articolo 3

1. La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

2. La presente decisione è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Fatto a Bruxelles, il 1º agosto 2006.

Per la Commissione

Jacques BARROT

Vicepresidente