COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 1 de Agosto de 2006

que tem por objecto a abertura do inquérito previsto no n.º 3 do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias

[notificada com o número C(2006) 3516]

(2006/547/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992 relativo ao acerro das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias [1], nomeadamente o n.º 3 do artigo 4.º e o artigo 12.º,

Considerando o seguinte:

I. **Os factos**

(1) Em 27 de Janeiro e em 28 de Fevereiro de 2006, a República Italiana enviou à Comissão os Decretos n.os 35 e 36 do Ministério das Infra-estruturas e dos Transportes, de 29 de Dezembro de 2005 (publicados na *Gazzetta Ufficiale della Republica Italiana* em 11 de Janeiro de 2006), que impõem obrigações de serviço público (OSP) num total de 16 rotas aéreas entre a Sardenha e os principais aeroportos nacionais, solicitando à Comissão a publicação de um anúncio de imposição de OSP no *Jornal Oficial da União Europeia*, em conformidade com o n.º 1, alínea a), do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92.

(2) Em 24 de Março de 2006, a Comissão publicou o anúncio relativo às OSP impostas pelo Decreto n.º 35 («Comunicação de 24 de Março de 2006») [2] nas seis rotas seguintes:

— Alghero–Roma e Roma–Alghero

— Alghero–Milão e Milão–Alghero

— Cagliari–Roma e Roma–Cagliari

— Cagliari–Milão e Milão–Cagliari

— Olbia–Roma e Roma–Olbia

— Olbia–Milão e Milão–Olbia

(3) Em 21 de Abril de 2006, a Comissão publicou outro anúncio relativo às OSP impostas pelo Decreto n.º 36 («Comunicação 21 de Abril de 2006») [3] nas dez rotas seguintes:

— Alghero–Bolonha e Bolonha–Alghero

— Alghero–Turim e Turim–Alghero

— Cagliari–Bolonha e Bolonha–Cagliari

— Cagliari–Florence e Florence–Cagliari

— Cagliari–Turim e Turim–Cagliari

— Cagliari–Verona e Verona–Cagliari

— Cagliari–Nápoles e Nápoles–Cagliari

— Cagliari–Palermo e Palermo–Cagliari

— Olbia–Verona e Verona–Olbia

— Olbia–Bolonha e Bolonha–Olbia

[1] JO L 240 de 24.8.1992, p. 8. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

[2] JO C 72 de 24.3.2006, p. 4.

[3] JO C 93 de 21.4.2006, p. 13.

(4) As principais características das OSP publicadas nas duas comunicações são:

— Cada uma das 10 rotas publicadas na comunicação de 21 de Abril de 2006, bem como as obrigações de serviço público que lhes são impostas, devem ser aceites individualmente e na íntegra pelas transportadoras aéreas interessadas.

— As duas rotas Alghero–Roma e Alghero–Milão (juntas) e as duas rotas Olbia–Roma e Olbia–Milão (juntas) constituem pacotes únicos que devem ser aceites na íntegra pelas transportadoras aéreas interessadas, sem compensação de qualquer natureza ou origem. As rotas Cagliari–Roma e Cagliari–Milão, por outro lado, devem ser aceites individualmente e na íntegra pelas transportadoras aéreas, sem compensação de qualquer natureza ou origem.

— Cada transportadora aérea (ou transportadora aérea líder) que aceite o cumprimento das obrigações de serviço público deve fornecer uma caução de desempenho, a fim de assegurar a correcta execução e a continuidade do serviço. Essa caução deve ascender a pelo menos 5 % do volume de negócios total estimado para os serviços aéreos programados no conjunto de rotas em questão, que será avaliado pela ENAC — Autoridade Nacional da Aviação Civil. A caução, 50 % sob a forma de uma garantia bancária à primeira solicitação e 50 % sob a forma de um seguro, será constituída em favor da ENAC, que a utilizará para garantir a continuidade dos serviços sujeitos às obrigações de serviço público em caso de abandono injustificado. Para evitar a situação de excesso de capacidade que poderia resultar da aceitação de uma rota sujeita às obrigações por diversas transportadoras e tendo em conta as limitações das infra-estruturas e as condicionantes dos aeroportos em questão, a ENAC, após consulta à Região Autónoma da Sardenha, ficou encarregada, em defesa do interesse público, de limitar os programas operacionais das transportadoras que aceitem as obrigações de modo a que os mesmos sejam proporcionais às exigências de mobilidade que estão na base da imposição de obrigações de serviço público. Essa intervenção deverá ser inspirada numa distribuição equitativa das rotas e das respectivas frequências entre as transportadoras que aceitem as obrigações, com base nos volumes de tráfego nas rotas (ou pacotes de rotas) em questão durante o biénio precedente.

— As frequências mínimas diárias, os horários dos voos e a capacidade disponível para cada rota estão descritos no título «2. ARTICULAÇÃO DAS OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO» das comunicações de 24 de Março de 2006 e de 21 de Abril de 2006.

— A capacidade mínima das aeronaves a utilizar está descrita no título «3. TIPO DE AERONAVES QUE PODERÃO SER UTILIZADAS EM CADA ROTA» das comunicações de 24 de Março de 2006 e de 21 de Abril de 2006.

— A estrutura tarifária aplicável a todas as rotas em causa está descrita no título «4. TARIFAS» das comunicações de 24 de Março de 2006 e de 21 de Abril de 2006. Em especial, no que respeita às tarifas reduzidas, o ponto 4.8 de ambas as comunicações determina que as transportadoras aéreas que exploram as rotas afectadas são legalmente obrigadas a aplicar tarifas reduzidas (especificadas no título «4. TARIFAS»), pelo menos às pessoas nascidas na Sardenha, mesmo não sendo aí residentes.

— Nos termos do Decreto n.º 35, enviado à Comissão em 29 de Dezembro de 2005, publicado na *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* em 11 de Janeiro de 2006 e no *Jornal Oficial da União Europeia* em 24 de Março de 2006, as datas de início e de termo da imposição em relação às rotas em causa eram 31 de Março de 2006 e 30 de Março de 2009. No entanto, em 28 de Fevereiro de 2006, as autoridades italianas informaram a Comissão (carta da Representação Permanente com a referência n.º 2321) da adopção, em 23 de Fevereiro de 2006, de um decreto que alterou essas datas para 2 de Maio de 2006 e 1 de Maio de 2009. Foram essas as datas subsequentemente publicadas no Jornal Oficial.

— Nos termos do Decreto n.º 36, enviado à Comissão em 29 de Dezembro de 2005, publicado na *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* em 11 de Janeiro de 2006 e no *Jornal Oficial da União Europeia* em 21 de Abril de 2006, as datas de início e de termo da imposição em relação às rotas em causa seriam determinadas posteriormente. Assim, a publicação no Jornal Oficial não incluía nenhuma data definitiva de início e de termo da imposição.

— As transportadoras aéreas que tencionem aceitar as obrigações de serviço público devem apresentar a sua aceitação formal à autoridade competente italiana no prazo de trinta dias a contar da publicação da imposição no *Jornal Oficial da União Europeia*.

(5) Cabe aqui notar que antes da imposição das obrigações de serviço público que são objecto da presente decisão, a República Italiana já tinha, através de decretos de 1 de Agosto de 2000 e de 21 de Dezembro de 2000, imposto obrigações de serviço público em relação a seis rotas entre os aeroportos da Sardenha e Roma e Milão. Essas obrigações foram publicadas no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* em 7 de Outubro de 2000 [1] («Comunicação de 7 de Outubro de 2000»). Em conformidade com o n.º 1, alínea d), do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, as rotas em causa foram levadas a concurso para seleccionar as transportadoras autorizadas a explorá-las em regime de exclusividade mediante compensação financeira [2].

(6) As transportadoras autorizadas a explorar as rotas em conformidade com as obrigações de serviço público impostas foram:

— Alitalia na rota Cagliari–Roma,

— Air One nas rotas Cagliari–Milão, Alghero–Milão e Alghero–Roma,

— Meridiana nas rotas Olbia–Roma e Olbia–Milão.

(7) Esse regime de exploração foi substituído pelas obrigações de serviço público impostas pelo Decreto italiano de 8 de Novembro de 2004 e publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia* de 10 de Dezembro de 2004 («Comunicação de 10 de Dezembro de 2004») [3]. No seguimento de uma decisão do Tribunal Administrativo Regional de Lazio, de 17 de Março de 2005, que anulou parcialmente o Decreto de 8 de Novembro de 2004, as autoridades italianas informaram a Comissão de que tinham «suspendido» essas obrigações. Uma comunicação nesse sentido foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* em 1 de Julho de 2005 [4]. Em 6 de Dezembro de 2005, as autoridades italianas informaram a Comissão de que o Decreto de 8 de Novembro de 2004 tinha sido revogado com efeitos a partir de 15 de Novembro de 2004.

(8) Em 28 de Fevereiro de 2006, as autoridades italianas informaram a Comissão da adopção, em 23 de Fevereiro de 2006, de um decreto de alteração do Decreto n.º 35, de 29 de Dezembro de 2005, segundo o qual os decretos de 1 de Agosto de 2000 e de 21 de Dezembro de 2000 foram revogados com efeitos a partir de 2 de Maio de 2006.

(9) Numa comunicação à Comissão datada de 22 de Março de 2005, as autoridades italianas declararam que as OSP publicadas na comunicação de 7 de Outubro de 2000 estavam a ser aplicadas «numa base voluntária». Essa foi a primeira ocasião em que as autoridades italianas informaram a Comissão de que essas OSP continuavam a ser aplicadas.

II. **Elementos essenciais do regime jurídico das obrigações de serviço público**

(10) O regime jurídico das obrigações de serviço público consta do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 («o regulamento») define as condições de aplicação do princípio da livre prestação de serviços no sector dos transportes aéreos.

(11) As obrigações de serviço público são definidas como uma excepção ao princípio previsto no regulamento segundo o qual «sem prejuízo do disposto no presente regulamento, as transportadoras aéreas comunitárias serão autorizadas pelo(s) Estado(s)-Membro(s) interessado(s) a exercer direitos de tráfego nas rotas do interior da Comunidade» [5].

(12) As condições para a sua imposição são definidas no artigo 4.º. Devem ser interpretadas de forma estrita e no respeito dos princípios da não-discriminação e da proporcionalidade, devendo ainda ser justificadas de forma adequada com base nos critérios enunciados nesse artigo.

(13) Mais concretamente, o regime jurídico das obrigações de serviço público prevê que um Estado-Membro as pode impor em serviços aéreos regulares para um aeroporto que sirva uma região periférica, em desenvolvimento ou numa rota de fraca densidade de tráfego para qualquer aeroporto regional, desde que a rota em causa seja considerada vital para o desenvolvimento económico da região em que se encontra o aeroporto e na medida do necessário para assegurar nessa rota a prestação de serviços adequados que satisfaçam normas estabelecidas de continuidade, regularidade, capacidade e de preço, que as transportadoras aéreas não respeitariam se atendessem apenas aos seus interesses comerciais.

[1] JO C 284 de 7.10.2000, p. 16.
[2] JO C 51 de 16.2.2001, p. 22.
[3] JO C 306 de 10.12.2004, p. 6.
[4] JO C 161 de 1.7.2005, p. 10.
[5] N.º 1 do artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92.

(14) A adequação dos serviços regulares de transporte aéreo é avaliada pelos Estados-Membros em função, nomeadamente, do interesse público, da possibilidade de recurso a outros modos de transporte, da capacidade desses modos de transporte satisfazerem as necessidades em causa e do efeito conjugado de todas as transportadoras que exploram ou tencionam explorar essa rota.

(15) O artigo 4.º prevê um mecanismo em duas fases. Numa primeira fase [n.º 1, alínea a), do artigo 4.º] o Estado-Membro em causa impõe obrigações de serviço público numa ou em várias rotas, que permanecem abertas a todas as transportadoras comunitárias, ficando simplesmente sujeitas ao respeito das referidas obrigações. Se nenhuma transportadora aérea manifestar o seu interesse em explorar a rota sujeita a obrigações de serviço público, o Estado-Membro pode passar a uma segunda fase [n.º 1, alínea d), do artigo 4.º] que consiste em limitar o acesso a essa rota a uma só transportadora aérea por um período máximo de três anos que será renovável. A transportadora é seleccionada com base num concurso público a nível comunitário. A transportadora seleccionada poderá então receber uma compensação financeira pela exploração das rotas em conformidade com as obrigações de serviço público.

(16) Nos termos do n.º 3 do artigo 4.º, a Comissão pode, a pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, decidir após inquérito se a imposição de obrigações de serviço público deve ou não continuar a ser aplicável. A decisão da Comissão é comunicada ao Conselho e aos Estados-Membros. O Conselho, a pedido de um Estado-Membro, pode adoptar uma decisão diferente deliberando por maioria qualificada.

III. **Existência de elementos que podem suscitar sérias dúvidas sobre a conformidade das obrigações de serviço público impostas entre os aeroportos da Sardenha e os principais aeroportos nacionais italianos com o artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92**

(17) O n.º 1, alínea a), do artigo 4.º do regulamento enuncia um certo número de critérios cumulativos que as obrigações de serviço público devem cumprir:

— Tipo de rotas elegíveis: rotas para um aeroporto que sirva uma região periférica ou em desenvolvimento do território do Estado-Membro ou rotas de fraca densidade de tráfego para qualquer aeroporto regional desse território.

— O carácter vital de cada uma das rotas para o desenvolvimento económico da região em que se encontra o aeroporto em causa deve ser comprovado.

— Deve ser respeitado o princípio da adequação, nomeadamente do ponto de vista da existência de rotas ou modos de transporte alternativos.

(18) As obrigações de serviço público devem, adicionalmente, respeitar os princípios fundamentais da proporcionalidade e da não-discriminação (ver, por exemplo, o acórdão do Tribunal de Justiça, de 20 de Fevereiro de 2001, no processo C-205/99, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) e outros contra Administración General del Estado, Col. 2001, p. I-01271).

(19) No caso em apreço, as comunicações de imposição de obrigações de serviço público publicadas no Jornal Oficial a pedido da República Italiana incluem diversas disposições que suscitam sérias dúvidas em relação à sua conformidade com o artigo 4.º do regulamento. Em particular:

— Não foi fornecida nenhuma explicação que justifique a adequação e o carácter proporcional das obrigações de serviço público em relação ao objectivo pretendido.

— Não é evidente que as rotas sujeitas às obrigações de serviço público sejam vitais para o desenvolvimento económico das regiões da Sardenha em que estão localizados os aeroportos em causa; considerando nomeadamente:

  — a natureza e o número de rotas em causa;

  — a existência de rotas aéreas alternativas que permitem garantir a adequação e continuidade dos serviços para os aeroportos em causa, através das principais plataformas de correspondência italianas e da sua ligação satisfatória com a Sardenha;

  — a relação entre as OSP e o tráfego entre os diferentes aeroportos afectados pelas novas rotas.

(20) A exigência feita às transportadoras interessadas no sentido de explorarem seis das rotas a que se aplicam as obrigações de serviço público como um pacote único pode ser particularmente restritiva da liberdade de prestação de serviços. Não parece encontrar qualquer fundamento no n.º 1 do artigo 4.º do regulamento e poderá violar os princípios da proporcionalidade e da não-discriminação; considerando nomeadamente:

— que não está demonstrado que o agrupamento dessas rotas num pacote único seja vital para o desenvolvimento económico das regiões da Sardenha em que estão localizados os aeroportos em causa;

— que não parece existir nenhuma base jurídica ou justificação operacional evidente para esse agrupamento (p. ex.: em termos da localização geográfica dos aeroportos em causa), na medida em que a imposição faz referência a OSP que não dão origem a compensação;

— o risco de discriminação não justificada entre as transportadoras, na medida em que só as transportadoras mais importantes possuem meios que lhes permitam explorar as rotas nessas condições.

(21) A possibilidade mencionada no ponto 1.6 de ambas as comunicações, segundo a qual, em caso de aceitação de uma rota sujeita às OSP por diversas transportadoras, a ENAC terá uma intervenção para «evitar a situação de excesso de capacidade» através da «distribuição equitativa das rotas e das respectivas frequências» entre as transportadoras proponentes não parece encontrar nenhum fundamento no n.º 1 do artigo 4.º do regulamento e poderá constituir uma violação do n.º 1 do artigo 3.º, na medida em que essas medidas limitam a liberdade de cada transportadora poder escolher as rotas e frequências que pretende servir. Por outro lado, a existência de «excesso de capacidade» parece indicar que não haveria necessidade de intervenção regulamentar de modo a garantir que as transportadoras satisfaçam a procura existente.

(22) A obrigação prevista no ponto 4.8 de ambas as comunicações, no sentido de oferecer tarifas reduzidas a determinados passageiros com base apenas no facto de terem nascido num determinado local (no caso, a Sardenha) não parece ter nenhuma justificação legítima e pode constituir uma discriminação indirecta baseada na nacionalidade, que é proibida (ver, por exemplo, o processo C-388/01, Comissão contra Itália, Col. 2003, p. I-00721).

(23) Não foi apresentada nenhuma explicação adequada que justifique o motivo pelo qual:

— as estruturas tarifárias são tão diferentes das que constavam das OSP publicadas através na comunicação de 10 de Dezembro de 2004. O texto especifica agora que as referências a Roma e a Milão devem ser entendidas como referências aos respectivos sistemas aeroportuários, o que significa que as transportadoras que não aceitem as OSP não poderão operar a partir de nenhum aeroporto integrado nesses sistemas aeroportuários;

— 50 % das ligações entre aeroportos da Sardenha e Roma e Milão devem ser exploradas de e para os aeroportos de Fiumicino e Milão.

IV. **Procedimento**

(24) Apesar dos contactos da parte dos serviços da Comissão, chamando a atenção das autoridades italianas para estes elementos problemáticos e expressando dúvidas sobre a conformidade das obrigações de serviço público impostas com o regulamento, a República Italiana decidiu publicar essas imposições.

(25) A partir do momento em que foram publicadas, diversas partes interessadas contactaram a Comissão a fim de expressar de forma informal as suas preocupações e queixas em relação ao carácter desproporcionado e discriminatório das obrigações de serviço público.

(26) Tendo em conta os elementos acima descritos, e nos termos do n.º 3 do artigo 4.º do regulamento, a Comissão pode proceder a um inquérito para determinar se o desenvolvimento de uma ou várias rotas não estará a ser sujeito a restrições indevidas através da imposição de obrigações de serviço público, o que lhe permitirá decidir se a imposição dessas obrigações se deve continuar a aplicar nas rotas em causa.

(27) Em 9 de Março de 2006, a Comissão solicitou às autoridades italianas, tal como prevê o artigo 12.º do regulamento, que lhe fossem fornecidas determinadas informações sobre as obrigações de serviço público em causa. A resposta apresentada pelas autoridades italianas em 22 de Março de 2006 foi incompleta,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A Comissão decide proceder ao inquérito previsto no n.º 3 do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, a fim de determinar se as obrigações de serviço público impostas nas rotas entre os aeroportos da Sardenha e os principais aeroportos nacionais italianos, publicadas a pedido da República Italiana no *Jornal Oficial da União Europeia* C 72 de 24 de Março de 2006 e C 93 de 21 de Abril de 2006, devem continuar a aplicar-se nas rotas em causa.

Artigo 2.º

1. A República Italiana deve enviar à Comissão, no prazo de um mês a contar da notificação da presente decisão, toda a informação necessária para a análise da conformidade das obrigações de serviço público referidas no artigo 1.º com o artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92.

2. Deverão ser enviados, em especial:

— Uma explicação pormenorizada dos objectivos sócio-económicos visados pela imposição das obrigações de serviço público referidas no artigo 1.º e a justificação da adequação e proporcionalidade dessas obrigações com vista ao cumprimento desses objectivos — em particular no que respeita às dez novas rotas que não eram abrangidas pela comunicação de 7 de Outubro de 2000.

— Uma explicação pormenorizada do modo como irão funcionar na prática as medidas previstas no ponto 1.6 das duas comunicações referidas no artigo 1.º, que visam evitar uma situação de «excesso de capacidade» em caso de aceitação de uma rota sujeita às OSP por diversas transportadoras, e da respectiva justificação nos termos do n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92.

— Uma análise jurídica, à luz do direito comunitário, que justifique as diferentes condições incluídas nas obrigações de serviço público referidas no artigo 1.º e, em particular:

  — A justificação da aplicação de tarifas reduzidas às pessoas nascidas na Sardenha, mesmo quando não sejam aí residentes, em especial tendo em conta os descontos que já podem ser obtidos nos voos pelos estudantes que sejam abrangidos por essa categoria de passageiros.

  — Uma explicação de como irá ser aplicada na prática a exigência de naturalidade da Sardenha para poder beneficiar de uma tarifa reduzida.

  — A justificação da exigência de fornecer uma caução para garantir o desempenho e do método para a determinação do respectivo montante.

  — A justificação das diferenças entre as novas estruturas tarifárias e as impostas pelas obrigações de serviço público publicadas em 10 de Dezembro de 2004.

  — Uma explicação dos motivos pelos quais as obrigações de serviço público são aplicáveis em relação aos sistemas aeroportuários de Roma e de Milão e não a um determinado aeroporto desses sistemas, bem como dos motivos pelos quais 50 % das ligações entre aeroportos da Sardenha e Roma e Milão devem ser exploradas de e para os aeroportos de Fiumicino e Milão–Linate.

  — A base jurídica e a justificação do agrupamento em pacotes únicos dos dois seguintes conjuntos de rotas:

    — Alghero–Roma, Roma–Alghero, Alghero–Milão e Milão–Alghero; e

    — Olbia–Roma, Roma–Olbia, Olbia–Milão e Milão–Olbia.

— Uma análise pormenorizada das relações económicas entre a região da Sardenha e as outras regiões de Itália onde se situam os aeroportos abrangidos pelas obrigações de serviço público referidas no artigo 1.º

— Uma análise pormenorizada da actual oferta de transportes aéreos entre os aeroportos da Sardenha e os aeroportos do resto de Itália abrangidos pelas obrigações de serviço público referidas no artigo 1.º, incluindo a oferta de voos indirectos, bem como uma indicação da data de entrada em vigor do Decreto n.º 36.

— Uma análise pormenorizada das possibilidades de recurso a outros modos de transporte e da capacidade desses modos de transporte satisfazerem as necessidades em causa.

— Uma análise da actual procura de transporte aéreo para cada uma das rotas abrangidas por essas obrigações, incluindo as previsões de exploração (tráfego de passageiros e de mercadorias, previsões financeiras, etc.) comunicadas pela ou pelas transportadoras.

— Uma descrição precisa do tempo de viagem necessário e da frequência de ligação por estrada entre os diferentes aeroportos da Sardenha abrangidos por essas obrigações.

— Uma descrição da situação, na data de notificação da presente decisão, no que respeita à exploração dos serviços em conformidade com as obrigações e à identidade da ou das transportadoras aéreas que exploram os serviços em causa de acordo com o regime imposto pelas OSP.

— A existência de eventuais recursos perante as instâncias jurisdicionais nacionais, na data de notificação da presente decisão, e a situação jurídica da imposição de obrigações de serviço público.

— Uma explicação sobre se as obrigações de serviço público publicadas na comunicação de 7 de Outubro de 2000 se continuaram a aplicar após a suspensão e revogação das obrigações pela comunicação de 10 de Dezembro de 2004 e, em caso afirmativo, da respectiva base jurídica, bem como dos motivos pelos quais as autoridades italianas não informaram imediatamente a Comissão desses factos.

Artigo 3.º

1. A República Italiana é a destinatária da presente decisão.

2. A presente decisão será publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Feito em Bruxelas, em 1 de Agosto de 2006.

Pela Comissão

Jacques BARROT

Vice-Presidente