ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2015/2415 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 17ης Δεκεμβρίου 2015

σχετικά με την έγκριση, σύμφωνα με το άρθρο 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, τροποποιημένων κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας για τους αερολιμένες Μιλάνο Malpensa, Μιλάνο Linate και Orio al Serio (Bergamo)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2015) 9177]

(Το κείμενο στην ιταλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα ([1]), και ιδίως το άρθρο 19 παράγραφος 3,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με επιστολή τους από 21 Απριλίου 2015, την οποία παρέλαβε η Επιτροπή στις 21 Απριλίου 2015, οι ιταλικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, για την υπουργική απόφαση αριθ. 395 της 1ης Οκτωβρίου 2014, με την οποία τροποποιήθηκε το διάταγμα αριθ. 15 της 3ης Μαρτίου 2000, σχετικά με την κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας στο σύστημα αερολιμένων του Μιλάνου, όπως είχε τροποποιηθεί ([2]) (εφεξής «διάταγμα Lupi»). Με επιστολές τους από 5 Νοεμβρίου 2014 και 18 Μαρτίου 2015, οι ιταλικές αρχές παρείχαν περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με το διάταγμα Lupi. Η Επιτροπή ζήτησε πρόσθετες πληροφορίες με επιστολή της από 5 Σεπτεμβρίου 2015, στην οποία οι ιταλικές αρχές απάντησαν με επιστολή τους από 25 Σεπτεμβρίου 2015.

(2) Το σύστημα αερολιμένων του Μιλάνου περιλαμβάνει τους αερολιμένες Malpensa, Linate και Orio al Serio (Bergamo).

2. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ

2.1. Τα διατάγματα Bersani και Bersani 2

(3) Με την απόφαση της Επιτροπής της 21ης Δεκεμβρίου 2000 ([3]), η Επιτροπή αποφάνθηκε ότι οι κανόνες κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας στο σύστημα αερολιμένων του Μιλάνου που είχαν οριστεί στο διάταγμα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών της 3ης Μαρτίου 2000 ([4]) (εφεξής «διάταγμα Bersani») είναι συμβατοί με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου ([5]). Έκτοτε, ο εν λόγω κανονισμός καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008. Η Επιτροπή εξαρτούσε την απόφασή της από την τροποποίηση των κανόνων αυτών που είχαν αναφέρει οι ιταλικές αρχές στην επιστολή τους από 4 Δεκεμβρίου 2000. Η τροποποίηση πραγματοποιήθηκε με το διάταγμα του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών της 5ης Ιανουαρίου 2001 ([6]) (εφεξής «διάταγμα Bersani 2»).

(4) Στόχος των διαταγμάτων Bersani και Bersani 2 ήταν να εξασφαλιστεί η επίτευξη του πλήρους δυναμικού ανάπτυξης του αερολιμένα Μιλάνο Malpensa ως διεθνούς κόμβου, ενώ ταυτόχρονα ο αερολιμένας Μιλάνο Linate χαρακτηριζόταν αερολιμένας εξυπηρέτησης από σημείο σε σημείο. Τα διατάγματα Bersani και Bersani 2 περιείχαν πολλές διατάξεις προς τον σκοπό αυτό· συγκεκριμένα, επέβαλαν στον αερολιμένα Μιλάνο Linate περιορισμούς ως προς τον αριθμό των ημερήσιων πτήσεων με επιστροφή σε αερολιμένες της ΕΕ που προσδιορίζονται με βάση τον όγκο της επιβατικής κίνησης, ως εξής:

— μία καθημερινή πτήση με επιστροφή ανά αερομεταφορέα για γραμμές με κίνηση μεταξύ 350 000 και 700 000 επιβατών·

— δύο καθημερινές πτήσεις με επιστροφή ανά αερομεταφορέα για γραμμές με κίνηση μεταξύ 700 000 και 1 400 000 επιβατών·

([1]) ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3.
([2]) Επίσημη Εφημερίδα της Ιταλικής Δημοκρατίας αριθ. 237 της 11ης Οκτωβρίου 2014.
([3]) ΕΕ L 58 της 28.2.2001, σ. 29.
([4]) Επίσημη Εφημερίδα της Ιταλικής Δημοκρατίας αριθ. 60 της 13ης Μαρτίου 2000.
([5]) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 8). Όσον αφορά την κατάργηση, βλέπε άρθρο 27 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008.
([6]) Επίσημη Εφημερίδα της Ιταλικής Δημοκρατίας αριθ. 14 της 18ης Ιανουαρίου 2001.

— τρεις καθημερινές πτήσεις με επιστροφή ανά αερομεταφορέα για γραμμές με κίνηση μεταξύ 1 400 000 και 2 800 000 επιβατών·

— χωρίς όριο για γραμμές με κίνηση άνω των 2 800 000 επιβατών·

(5) Οι κοινοτικοί αερομεταφορείς μπορούν, τηρώντας τις ρυθμίσεις που προαναφέρθηκαν, να εκτελούν από τον Linate καθημερινή πτήση με επιστροφή χρησιμοποιώντας δύο χρονοθυρίδες σε συστήματα αερολιμένων ή σε μεμονωμένους αερολιμένες ευρισκόμενους σε περιφέρειες του «στόχου 1», οι οποίοι κατά τη διάρκεια του ημερολογιακού έτους 1999 σημείωσαν επιβατική κίνηση κάτω των 350 000 μονάδων στο σύστημα αερολιμένων του Μιλάνου.

(6) Το διάταγμα Bersani 2 ορίζει ότι όλες οι ευρωπαϊκές πρωτεύουσες θα έχουν τουλάχιστον μία γραμμή σύνδεσης μετ' επιστροφής ημερησίως με τον αερολιμένα Linate και ότι οι κοινοτικοί αερολιμένες με ετήσια κίνηση άνω των 40 εκατ. επιβατών το 1999 θα συνδέονται με τον αερολιμένα Linate με τουλάχιστον δύο δρομολόγια μετ' επιστροφής ημερησίως.

(7) Επιπλέον, τα διατάγματα Bersani και Bersani 2 περιόριζαν τον αερολιμένα Μιλάνο Linate στην εξυπηρέτηση αεροσκαφών μονού διαδρόμου για τακτικά δρομολόγια σύνδεσης μόνον εντός της ΕΕ.

2.2. **Το διάταγμα Lupi**

(8) Το διάταγμα Lupi αλλάζει τα διατάγματα Bersani και Bersani 2, διότι καταργεί τυχόν περιορισμούς όσον αφορά τον αριθμό των ημερήσιων τακτικών γραμμών με επιστροφή σε αερολιμένες της ΕΕ που προσδιορίζονται με βάση τον όγκο της επιβατικής κίνησης που επιβάλλεται στον αερολιμένα Μιλάνο Linate. Οι άλλοι περιορισμοί που επιβάλλονται στον αερολιμένα Μιλάνο Linate (αεροσκάφη μονού διαδρόμου, δρομολόγια τακτικών συνδέσεων εντός της ΕΕ) παραμένουν.

(9) Οι ιταλικές αρχές εξήγησαν ότι ο λόγος για την αλλαγή αυτή ήταν η ανάγκη να καταργηθούν περιορισμοί που βασίζονται σε κριτήρια είναι πλέον παρωχημένα και μη κατάλληλα και να καταστεί δυνατόν σε φορείς εκμετάλλευσης που είναι κάτοχοι χρονοθυρίδων στον αερολιμένα Μιλάνο Linate να τα χρησιμοποιούν με τον αποτελεσματικότερο δυνατό τρόπο. Η αλλαγή αυτή αναμένεται ότι θα συμβάλει στην αποδοτικότερη αξιοποίηση των συστημάτων αερολιμένων της Ιταλίας και της Ευρώπης τόσο για τον επιχειρηματικό κλάδο όσο και για τους επιβάτες.

(10) Το διάταγμα Lupi (υπουργικό διάταγμα αριθ. 395) υπογράφηκε την 1η Οκτωβρίου και δημοσιεύτηκε στις 11 Οκτωβρίου 2014, μόλις πριν από την έναρξη της χειμερινής περιόδου προγραμματισμού της ΙΑΤΑ για την περίοδο 2014-2015, η οποία άρχιζε στις 26 Οκτωβρίου 2014. Το διάταγμα Lupi εφαρμόζεται από την έναρξη της χειμερινής περιόδου κυκλοφορίας 2014/2015.

(11) Η Ιταλία δεν συμβουλεύτηκε τα ενδιαφερόμενα μέρη πριν από την έγκριση του διατάγματος Lupi.

3. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΥΠΕΒΑΛΑΝ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

(12) Η Επιτροπή δημοσίευσε περίληψη των τροποποιημένων κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας τους οποίους κοινοποίησαν οι ιταλικές αρχές στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([1]) και κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

(13) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από δύο ενδιαφερόμενα μέρη, τα οποία επιθυμούσαν να τηρηθεί η ανωνυμία τους. Η Επιτροπή έστειλε περίληψη των παρατηρήσεων στις ιταλικές αρχές, ώστε να έχουν τη δυνατότητα να διατυπώσουν τις παρατηρήσεις τους.

3.1. **Το πρώτο ενδιαφερόμενο μέρος**

(14) Το πρώτο ενδιαφερόμενο μέρος δήλωσε ότι οι ιταλικές αρχές δεν συμβουλεύτηκαν όλες τις αεροπορικές εταιρείες ή τους οικείους αερολιμένες για την τροποποίηση των κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας πριν από την έγκρισή της. Συνεπώς, σύμφωνα με το εν λόγω ενδιαφερόμενο μέρος, μερικές μόνον αεροπορικές εταιρείες που είχαν ενημερωθεί σχετικά με τις επικείμενες αλλαγές ήταν σε θέση να χρησιμοποιήσουν την ευελιξία που εισήγαγε το νέο διάταγμα και να προγραμματίσουν αναλόγως και εγκαίρως την έναρξη της χειμερινής περιόδου προγραμματισμού 2014/2015.

(15) Το πρώτο ενδιαφερόμενο μέρος επεσήμανε επίσης ότι οι ιταλικές αρχές δεν τήρησαν την υποχρέωσή τους βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 να μην εφαρμόσουν αλλαγές στους κανόνες κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας πριν τις εγκρίνει η Επιτροπή.

([1]) ΕΕ C 183 της 4.6.2015, σ. 4.

(16) Επιπλέον, το πρώτο ενδιαφερόμενο μέρος έθεσε επιπλέον το θέμα της κατανομής των χρονοθυρίδων στον αερολιμένα Μιλάνο Linate.

3.2. **Το δεύτερο ενδιαφερόμενο μέρος**

(17) Το δεύτερο ενδιαφερόμενο μέρος επεσήμανε ότι ο χρόνος έγκρισης του διατάγματος Lupi επέτρεψε σε μερικές αεροπορικές εταιρείες να εγκαινιάσουν νέες γραμμές με άμεση ισχύ από το Linate, χωρίς να πραγματοποιηθεί κατάλληλη διαβούλευση με τις υπόλοιπες αεροπορικές εταιρείες που λειτουργούν από τον αερολιμένα Linate και χωρίς προηγούμενη πληροφόρησή τους.

(18) Το δεύτερο ενδιαφερόμενο μέρος επεσήμανε επίσης ότι η κοινοποίηση του διατάγματος Lupi στην Επιτροπή παραλήφθηκε αφού είχαν παρέλθει περισσότεροι από 7 μήνες από τη δημοσίευσή του.

(19) Επιπλέον, το δεύτερο ενδιαφερόμενο μέρος έκρινε ότι με το διάταγμα Lupi παραχωρείται συγκεκριμένο πλεονέκτημα στην Etihad, την Alitalia και τους European Equity Partners, καθώς η Alitalia κατέχει τη συντριπτική πλειοψηφία των χρονοθυρίδων και ότι το διάταγμα Lupi μπορεί να προκαλέσει σοβαρή στρέβλωση του ανταγωνισμού υπέρ της Alitalia. Το δεύτερο ενδιαφερόμενο μέρος ζήτησε από την Επιτροπή την άμεση κατάργηση του διατάγματος Lupi.

4. **ΟΙ ΟΡΟΙ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 19 ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) αριθ. 1008/2008**

(20) Το άρθρο 19 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 προβλέπει ότι κάθε κράτος μέλος, κατόπιν διαβουλεύσεως με τα ενδιαφερόμενα μέρη, μπορεί να ρυθμίζει, δίχως διακρίσεις μεταξύ των προορισμών εντός της Κοινότητας και αδιακρίτως εθνικότητας ή ταυτότητας του αερομεταφορέα, την κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ αερολιμένων οι οποίοι εξυπηρετούν την ίδια πόλη ή το ίδιο αστικό συγκρότημα. Στην ίδια παράγραφο καθορίζονται συγκεκριμένοι όροι για την κατανομή της κυκλοφορίας.

(21) Το άρθρο 19 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 προβλέπει ότι κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά με την πρόθεσή του να ρυθμίσει την κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας ή να τροποποιήσει τον υπάρχοντα κανόνα κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας. Προβλέπει επίσης ότι η Επιτροπή εξετάζει την εφαρμογή του άρθρου 19 παράγραφος 2 και, εντός έξι μηνών από την παραλαβή των πληροφοριών από το κράτος μέλος, και αφού ζητήσει τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 25 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, αποφασίζει εάν το κράτος μέλος μπορεί να εφαρμόσει τα μέτρα. Προβλέπει επίσης ότι η Επιτροπή δημοσιεύει την απόφασή της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ότι τα μέτρα δεν εφαρμόζονται προτού δημοσιευθεί η έγκριση της Επιτροπής.

5. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ**

(22) Το διάταγμα Lupi τροποποιεί τους κανόνες που αφορούν την κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας στο σύστημα αερολιμένων του Μιλάνου αίροντας τους περιορισμούς από τον αερολιμένα Linate όσον αφορά τον αριθμό των ημερήσιων πτήσεων με επιστροφή σε αερολιμένες της ΕΕ που προσδιορίζεται με βάση τον όγκο της επιβατικής κίνησης. Ως εκ τούτου, συνιστά αλλαγή του υπάρχοντος κανόνα κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας κατά την έννοια του άρθρου 19 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008.

(23) Οι ιταλικές αρχές θεωρούν ότι το διάταγμα Lupi δεν συνιστά αλλαγή των υφιστάμενων κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας, διότι το διάταγμα Lupi δεν θεωρήθηκε μέτρο με σκοπό την τροποποίηση της εναέριας κυκλοφορίας εντός του συστήματος αερολιμένων του Μιλάνου. Το διάταγμα Lupi απλώς καταργεί έναν περιορισμό στην εκτέλεση δρομολογίων.

(24) Η Επιτροπή δεν συμφωνεί με το εν λόγω επιχείρημα. Οι περιορισμοί του αριθμού των ημερήσιων πτήσεων με επιστροφή σε αερολιμένες της ΕΕ που προσδιορίζεται με βάση τον όγκο της επιβατικής κίνησης αποτελούν μέρος κανόνα κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας, σκοπός του οποίου είναι να διατεθούν σε άλλον αερολιμένα του συστήματος αερολιμένων του Μιλάνου αεροπορικές γραμμές πέραν των περιορισμών. Η Επιτροπή ενέκρινε τον εν λόγω κανόνα κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας το 2000. Η αφαίρεση ενός στοιχείου από τον συγκεκριμένο κανόνα κατανομής συνιστά, επομένως, αλλαγή του εν λόγω κανόνα.

(25) Οι ιταλικές αρχές δεν συμβουλεύτηκαν τα ενδιαφερόμενα μέρη πριν από την έγκριση του διατάγματος Lupi. Ως εκ τούτου, παρέλειψαν να συμμορφωθούν με την υποχρέωση που προβλέπεται στο άρθρο 19 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008.

(26) Οι ιταλικές αρχές θεωρούν ότι δεν ήταν αναγκαίο να συμβουλευθούν τα ενδιαφερόμενα τρίτα μέρη, διότι σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 απαιτείται διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη όταν κράτος μέλος προτίθεται να «ρυθμίσει» την εναέρια κυκλοφορία, δηλαδή πριν τη δημιουργία κανόνα κατανομής της

εναέριας κυκλοφορίας, όχι όμως σε περίπτωση τροποποίησής του. Η Επιτροπή δεν συμφωνεί με τον ισχυρισμό αυτό. Τροποποίηση κανόνα κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας σημαίνει ότι ο κανόνας μετά την τροποποίηση αυτή είναι διαφορετικός από εκείνον που εφαρμοζόταν πριν. Λαμβανομένου υπόψη του σκεπτικού του άρθρου 19, μια τέτοια (επιδιωκόμενη) αλλαγή στη νομική κατάσταση δεν διαφέρει θεμελιωδώς από την αλλαγή που επήλθε με την υιοθέτηση νέου κανόνα. Η αλλαγή αυτή στη νομική κατάσταση δικαιολογεί απόλυτα την υποχρέωση των εθνικών αρχών να συμβουλεύονται τα ενδιαφερόμενα μέρη, όπως επίσης υπογραμμίζει το καθήκον των αρχών να κοινοποιούν το θέμα στην Επιτροπή. Ως εκ τούτου, ο όρος «ρύθμιση» στο άρθρο 19 παράγραφος 2 πρέπει να νοείται ότι περιλαμβάνει και την τροποποίηση των κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας.

(27) Οι ιταλικές αρχές υποστηρίζουν ότι δεν χρειαζόταν ουσιαστικά διαβούλευση, διότι όλοι οι αερομεταφορείς που είναι κάτοχοι χρονοθυρίδων στον αερολιμένα Linate ωφελήθηκαν εξίσου από το διάταγμα Lupi. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το επιχείρημα αυτό προκαταλαμβάνει τα πιθανά συμπεράσματα που πρόκειται να εξαχθούν με βάση τις παρατηρήσεις που δικαιούνται να διατυπώσουν τα ενδιαφερόμενα μέρη. Εξ ορισμού δεν θίγεται η υποχρέωση διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη, πριν την εξαγωγή οιωνδήποτε συμπερασμάτων.

(28) Οι ιταλικές αρχές δήλωσαν ότι είναι πρόθυμες να πραγματοποιήσουν τώρα διαβούλευση. Για λόγους σαφήνειας πρέπει, ωστόσο, να υπογραμμιστεί ότι μετά από μια τέτοια διαβούλευση πρέπει να ακολουθήσει νέα πράξη, η οποία θα ληφθεί με βάση τις παρατηρήσεις που θα διατυπωθούν. Νέα πράξη θα είναι απαραίτητη ακόμη και εάν μετά από διαβούλευση οι ιταλικές αρχές εξακολουθήσουν να θεωρούν ότι ευσταθεί ο κανόνας όπως τροποποιήθηκε με το διάταγμα Lupi.

6. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(29) Αντίθετα με το άρθρο 19 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, οι ιταλικές αρχές δεν προέβησαν σε διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη πριν τροποποιήσουν τους κανόνες κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας για το σύστημα αερολιμένων του Μιλάνου.

(30) Ως εκ τούτου, δεν είναι δυνατόν να εγκριθούν τα μέτρα που προβλέπονται στο υπουργικό διάταγμα αριθ. 395 της 1ης Οκτωβρίου 2014, για την τροποποίηση του διατάγματος αριθ. 15 της 3ης Μαρτίου 2000, σχετικά με την κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας εντός του συστήματος αερολιμένων του Μιλάνου, όπως τροποποιήθηκε, τα οποία κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή στις 21 Απριλίου 2015.

(31) Η παρούσα απόφαση είναι σύμφωνη με τη γνώμη της επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 25 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Απορρίπτονται τα μέτρα που προβλέπονται στο υπουργικό διάταγμα αριθ. 395 της 1ης Οκτωβρίου 2014, για την τροποποίηση του διατάγματος αριθ. 15 της 3ης Μαρτίου 2000, σχετικά με την κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας εντός του συστήματος αερολιμένων του Μιλάνου, όπως τροποποιήθηκε, τα οποία κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή στις 21 Απριλίου 2015.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 17 Δεκεμβρίου 2015.

Για την Επιτροπή

Violeta BULC

Μέλος της Επιτροπής