KOMISJONI RAKENDUSOTSUS (EL) 2015/2415,

17. detsember 2015,

milles käsitletakse Milano Malpensa, Milano Linate ja Orio al Serio (Bergamo) lennujaamade lennuliikluse jaotuse muudetud eeskirjade heakskiitmist vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1008/2008 artiklile 19

(teatavaks tehtud numbri C(2015) 9177 all)

(Ainult itaaliakeelne tekst on autentne)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määrust (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta, [1] eriti selle artikli 19 lõiget 3,

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) 21. aprilli 2015. aasta kirjaga, mille komisjon sai kätte 21. aprillil 2015, teatasid Itaalia ametiasutused määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 19 lõike 3 kohaselt komisjonile ministri 1. oktoobri 2014. aasta käskkirjast nr 395, millega muudetakse 3. märtsi 2000. aasta käskkirja nr 15 lennuliikluse jaotuse kohta Milano lennujaamasüsteemis (muudetud) [2] (edaspidi „Lupi käskkiri"). 5. novembri 2014. aasta ja 18. märtsi 2015. aasta kirjadega esitasid Itaalia ametiasutused Lupi käskkirja kohta lisateavet. 5. septembri 2015. aasta kirjas palus komisjon esitada veel lisateavet ning Itaalia ametiasutused vastasid kirjale 25. septembri 2015. aasta kirjaga.

(2) Milano lennujaamasüsteem koosneb Malpensa, Linate ja Orio al Serio (Bergamo) lennujaamadest.

2. MEETME TAUST JA KIRJELDUS

2.1. Bersani käskkiri ja Bersani käskkiri nr 2

(3) 21. detsembri 2000. aasta otsusega [3] kinnitas komisjon, et Milano lennujaamasüsteemi lennuliikluse jaotamise eeskirjad, mis on sätestatud taristu -ja transpordiministri 3. märtsi 2000. aasta käskkirjaga [4] (edaspidi „Bersani käskkiri"), on kokkusobivad nõukogu määrusega (EMÜ) nr 2408/92 [5]. Kõnealune määrus tunnistati hiljem kehtetuks ja asendati määrusega (EÜ) nr 1008/2008. Komisjoni otsuses seati tingimuseks, et neid eeskirju muudetakse vastavalt Itaalia ametiasutuste 4. detsembri 2000. aasta kirjale. Kõnealune muudatus tehti taristu -ja transpordiministri 5. jaanuari 2001. aasta käskkirjaga [6] (edaspidi „Bersani käskkiri nr 2").

(4) Bersani käskkirja ja Bersani käskkirjaga nr 2 sooviti tagada Milano Malpensa lennujaama kui rahvusvahelise sõlmlennujaama kogu arengupotentsiaali realiseerimine, samal ajal kui Linate lennujaama kirjeldati neis käskkirjades punktist punkti viivate regulaarlennuteenuste toimumiskohana. Bersani käskkirjas ja Bersani käskkirjas nr 2 oli selle kohta mitu sätet, eelkõige kehtestati neis sätetes Linate lennujaamas ühel ja samal päeval toimuvate ELi lennujaamade vaheliste edasi-tagasi lendude arvu suhtes piirangud, milles lähtuti lennureisijate arvust:

— üks edasi-tagasi lend päevas ühe lennuettevõtja kohta marsruudil, kus reisijaid on 350 000 kuni 700 000;

— kaks edasi-tagasi lendu päevas ühe lennuettevõtja kohta marsruudil, kus reisijaid on 700 000 kuni 1 400 000;

[1] ELT L 293, 31.10.2008, lk 3.
[2] Itaalia ametlik väljaanne nr 237, 11. oktoober 2014.
[3] EÜT L 58, 28.2.2001, lk 29.
[4] Itaalia ametlik väljaanne nr 60, 13. märts 2000.
[5] Nõukogu määrus (EMÜ) nr 2408/92, 23. juuli 1992, ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele (EÜT L 240, 24.8.1992, lk 8). Kehtetuks tunnistamise kohta vt määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikkel 27.
[6] Itaalia ametlik väljaanne nr 14, 18. jaanuar 2001.

— kolm edasi-tagasi lendu päevas ühe lennuettevõtja kohta marsruudil, kus reisijaid on 1 400 000 kuni 2 800 000;

— üle 2 800 000 reisijaga marsruutide puhul piirangut ei kehtestatud.

(5) Linate lennujaamast võisid ühenduse lennuettevõtjad eespool kirjeldatud korra alusel osutada ühel päeval toimuva edasi-tagasi lennu teenust juhul, kui nad kasutasid kahte reserveeritud lennuaega kogu lennujaamasüsteemis või ühes, nn 1. eesmärgi piirkonnas paiknevas lennujaamas, mille kaudu lennanud registreeritud reisijate arv Milano lennujaamasüsteemis 1999. aastal ei ületanud 350 000 ühikut.

(6) Bersani käskkirjas nr 2 oli täpsustatud, et kõik Euroopa pealinnad saavad vähemalt ühe edasi-tagasi lennuühenduse päevas Linate lennujaama kaudu ja et ühenduse lennujaamad, mille aastane reisijate arv 1999. aastal ületas 40 miljoni reisija piiri, saavad Linate lennujaama ühendused vähemalt kaheks edasi-tagasi lennuks päevas.

(7) Seega piirati Bersani käskkirjas ja Bersani käskkirjas nr 2 Linate lennujaama tegevust nii, et seal tohtisid lennata vaid ühe vahekäiguga õhusõidukid, mis tegid lennuplaanijärgseid lende ELi ühest punktist teise.

2.2. **Lupi käskkiri**

(8) Lupi käskkirjaga on muudetud Bersani käskkirja ja Bersani käskkirja nr 2 ning kõrvaldatud kõik piirangud, mis kehtisid Milano Linate lennujaama ja ELi lennujaamade vahel ühel päeval lubatud edasi-tagasi lendude arvu suhtes ja mis olid kehtestatud reisijate arvu alusel. Milano Linate lennujaama suhtes kehtestatud ülejäänud piirangud (ühe vahekäiguga õhusõidukid, üksnes graafikujärgsed lennud ELi ühest punktist teise) jäeti alles.

(9) Itaalia ametiasutused selgitasid, et muudatus tehti sel põhjusel, et oli vaja kõrvaldada piirangud, mis põhinesid kriteeriumidel, mis on nüüdseks aegunud ega ole enam asjakohased, ning lubada Milano Linate lennujaamas lennuaegu omavatel ettevõtjatel kasutada lennuaegu nii tõhusalt kui võimalik. See pidi aitama muuta Itaalia ja Euroopa lennujaamasüsteeme tõhusamaks nii ettevõtjate kui ka reisijate jaoks.

(10) Lupi käskkiri (ministri käskkiri nr 395) allkirjastati 1. oktoobril ja avaldati 11. oktoobril 2014, vahetult enne Rahvusvahelise Lennutranspordi Assotsiatsiooni (IATA) 26. oktoobril 2014 alanud 2014.–2015. aasta talvist sõiduplaaniperioodi. Lupi käskkirja kohaldati alates 2014/2015. aasta talvise lennuplaani algusest.

(11) Enne Lupi käskkirja vastuvõtmist Itaalia huvitatud isikutega ei konsulteerinud.

3. **HUVITATUD ISIKUTE POOLT KOMISJONILE ESITATUD MÄRKUSED**

(12) Komisjon avaldas kokkuvõtte Itaalia ametiasutuste teatatud lennuliikluse jaotuse muudetud eeskirjadest *Euroopa Liidu Teatajas* ([1]) ja palus huvitatud isikutel esitada oma märkused.

(13) Komisjonile laekusid kahe anonüümseks jääda soovinud huvitatud isiku märkused. Komisjon saatis nende märkuste kokkuvõtte Itaalia ametiasutustele tutvumiseks ja omapoolsete märkuste esitamiseks.

3.1. **Esimene huvitatud isik**

(14) Esimene huvitatud isik väitis, et Itaalia ametiasutused ei konsulteerinud enne lennuliikluse jaotuse muudetud eeskirjade vastuvõtmist kõigi asjaomaste lennuliinide operaatorite või lennujaamadega. Seega said selle huvitatud isiku väitel uuest käskkirjast tulenevat paindlikkust kasutada ja vastavalt sellele oma 2014/2015. aasta talviseid lennuplaane piisavalt aegsasti kavandada üksnes need lennuliinide operaatorid, keda kavandatud muudatustest teavitati.

(15) Esimene huvitatud isik märkis ka, et Itaalia ametiasutused ei täitnud määruse (EÜ) nr 1008/2008 kohast kohustust mitte kohaldada lennuliikluse jaotuse muudetud eeskirju enne seda, kui komisjon need heaks kiidab.

([1]) ELT C 183, 4.6.2015, lk 4.

(16) Lisaks sellele tõstatas esimene huvitatud isik küsimuse lennuaegade jaotamise kohta Milano Linate lennujaamas.

3.2. **Teine huvitatud isik**

(17) Teine huvitatud isik märkis, et Lupi käskkirja vastuvõtmise ajastus võimaldas mõne lennuliini operaatoritel kasutusele võtta Linate lennujaamast algavaid uusi marsruute kohe ja ilma teiste Linate lennujaamas tegutsevate lennuliini operaatoritega korralikult konsulteerimata või isegi neid eelnevalt teavitamata.

(18) Teine huvitatud isik rõhutas veel, et komisjon sai Lupi käskkirjast teada alles seitse kuud pärast selle avaldamist.

(19) Lisaks leidis teine huvitatud isik, et Lupi käskkiri loob konkreetsed eelised Etihad–Alitaliale ja selle Euroopa partneritele, sest Alitalia omab enamikku lennuaegadest, ja et Lupi käskkiri võis Alitalia kasuks tõsiselt konkurentsi moonutada. Teine huvitatud isik palus, et komisjon Lupi käskkirja koheselt kehtetuks tunnistaks.

4. **MÄÄRUSE (EÜ) NR 1008/2008 ARTIKLI 19 TINGIMUSED**

(20) Määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 19 lõikes 2 on sätestatud, et liikmesriik võib pärast konsulteerimist asjaomaste huvitatud isikutega ja ühendusesiseste sihtkohtade või lennuettevõtja päritolu või identiteedi alusel diskrimineerimata reguleerida lennuliikluse jaotust lennujaamade vahel, mis teenindavad sama linna või linnastut. Samas lõikes on sätestatud konkreetsed tingimused, mida tuleb täita lennuliikluse jaotusel.

(21) Määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 19 lõikes 3 on sätestatud, et asjaomane liikmesriik peab teavitama komisjoni kavatsusest reguleerida lennuliikluse jaotust või muuta kehtivaid liikluse jaotuse eeskirju. Selles lõikes on veel sätestatud, et komisjon peab kontrollima artikli 19 lõike 2 kohaldamist ning otsustama kuue kuu jooksul pärast liikmesriigilt teabe saamist ja olles küsinud määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikliga 25 loodud komitee arvamust, kas asjaomane liikmesriik võib kõnealuseid meetmeid kohaldada. Lõikes on täiendavalt öeldud, et komisjon peab avaldama oma otsuse *Euroopa Liidu Teatajas* ning meetmeid ei kohaldata enne komisjoni heakskiidu avaldamist.

5. **HINDAMINE**

(22) Lupi käskkirjaga on muudetud Milano lennujaamasüsteemi lennuliikluse jaotuse eeskirju, kõrvaldades sealt Linate lennujaamas ELi-siseste päevaste edasi-tagasi lendude arvu suhtes kehtivad piirangud, mis määrati kindlaks lennureisijate arvu alusel. Seega on tegemist kehtivate lennuliikluse jaotuse eeskirjade muutmisega määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 19 lõike 3 tähenduses.

(23) Itaalia ametiasutused leiavad, et Lupi käskkirja puhul ei ole tegemist kehtivate lennuliikluse jaotuse eeskirjade muutmisega, sest Lupi käskkirja ei peetud meetmeks, mille eesmärk on muuta lennuliiklust Milano lennujaamasüsteemis. Lupi käskkirjaga kõrvaldati vaid teenuste osutamise piirangud.

(24) Komisjon ei nõustu selle väitega. Päevaste ELi-siseste edasi-tagasi lendude arvu piiramine reisijate arvu alusel on osa lennuliikluse jaotuse eeskirjast, mille eesmärk on suunata väljaspool piiranguid osutatavad lennuteenused Milano lennujaamasüsteemi teistesse lennujaamadesse. Komisjon kiitis selle lennuliikluse jaotuse eeskirja heaks 2000. aastal. Kui sellest eeskirjast mingi osa välja jäetakse, on tegemist eeskirja muutmisega.

(25) Itaalia ametiasutused ei konsulteerinud enne Lupi käskkirja vastuvõtmist huvitatud isikutega. Seega ei täitnud nad määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 19 lõikes 2 sätestatud eelneva konsulteerimise kohustust.

(26) Itaalia ametiasutused leiavad, et neil ei olnud vaja huvitatud isikutega konsulteerida, sest määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 19 lõikes 2 nõutakse huvitatud isikutega konsulteerimist üksnes juhul, kui liikmesriik kavatseb lennuliiklust reguleerida, st enne kui ta võtab vastu lennuliikluse jaotuse eeskirja, aga mitte selle muutmise korral. Komisjon ei nõustu selle põhjendusega. Lennuliikluse jaotuse eeskirja muutmine tähendab seda,

et pärast muutmist erineb eeskiri varem kohaldatud eeskirjast. Lähtudes artiklist 19 ei ole selline (kavandatud) õigusliku olukorra muudatus põhimõtteliselt erinev muudatusest, mis tehakse uue eeskirja kasutuselevõtuga. Õigusliku olukorra muutmine on piisav põhjus, miks riiklikud ametiasutused peaks olema kohustatud huvitatud isikutega konsulteerima, samuti nagu nad peavad juhtunust komisjonile teatama. Seega tuleb artikli 19 lõikes 2 kasutatud mõistet „reguleerimine" mõista ka kui lennuliikluse jaotuse eeskirja muutmist.

(27) Itaalia ametiasutused väidavad, et konsulteerida ei olnud vaja eelkõige seetõttu, et kõik Linate lennujaamas lennuaegu omavad lennuettevõtjad said Lupi käskkirjast võrdselt kasu. Komisjon märgib, et see väide eeldanuks, et järeldused on tehtud huvitatud isikute õigustatud märkuste põhjal. Täpsemalt ei saa väita, et Itaalia ei peaks enne sellise järelduse tegemist täitma esmalt huvitatud isikutega konsulteerimise kohustust.

(28) Itaalia ametiasutused märkisid, et nad on valmis nüüd sellised konsultatsioonid läbi viima. Selguse huvides tuleb rõhutada, et konsulteerimise tulemusena tuleks vastu võtta uus õigusakt, mille aluseks on esitatud märkused. Uus õigusakt oleks vältimatu isegi juhul, kui pärast konsulteerimisi arvaksid Itaalia ametiasutused jätkuvalt, et eeskiri, mida muudeti Lupi käskkirjaga, on asjakohane.

6. **KOKKUVÕTE**

(29) Vastupidiselt määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 19 lõikes 2 nõutule ei konsulteerinud Itaalia ametiasutused huvitatud isikutega enne Milano lennujaamasüsteemi liiklusjaotuse eeskirjade muutmist.

(30) Meetmeid, mis on sätestatud ministri 1. oktoobri 2014. aasta käskkirjas nr 395, millega muudetakse 3. märtsi 2000. aasta käskkirja nr 15 lennuliikluse jaotuse kohta Milano lennujaamasüsteemis (muudetud meetmed), ja millest komisjonile teatati 21. aprillil 2015, ei ole seega võimalik heaks kiita.

(31) Käesolev otsus on kooskõlas määruse (EÜ) nr 1008/2008 artiklis 25 osutatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Meetmed, mis on sätestatud ministri 1. oktoobri 2014. aasta käskkirjas nr 395, millega muudetakse 3. märtsi 2000. aasta käskkirja nr 15 lennuliikluse jaotuse kohta Milano lennujaamasüsteemis, ja millest komisjonile teatati 21. aprillil 2015, on tagasi lükatud.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Itaalia Vabariigile.

Brüssel, 17. detsember 2015

Komisjoni nimel

komisjoni liige

Violeta BULC