KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOPÄÄTÖS (EU) 2015/2415,

annettu 17 päivänä joulukuuta 2015,

muutettujen liikenteenjakamissääntöjen hyväksymisestä Milanon Malpensan, Milanon Linaten ja Orio al Serion (Bergamo) lentoasemien osalta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan nojalla

(tiedoksiannettu numerolla C(2015) 9177)

(Ainoastaan italiankielinen teksti on todistusvoimainen)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä 24 päivänä syyskuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008 ([1]) ja erityisesti sen 19 artiklan 3 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

(1) Italian viranomaiset ilmoittivat 21 päivänä huhtikuuta 2015 päivätyllä kirjeellä, jonka komissio vastaanotti 21 päivänä huhtikuuta 2015, asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 3 kohdan nojalla komissiolle 1 päivänä lokakuuta 2014 annetusta ministeriön asetuksesta N:o 395, jolla muutetaan liikenteen jakamisesta Milanon lentoasemajärjestelmässä 3 päivänä maaliskuuta 2000 annettua asetusta N:o 15, sellaisena kuin se on muutettuna ([2]), jäljempänä 'Lupi-asetus'. Italian viranomaiset toimittivat 5 päivänä marraskuuta 2014 ja 18 päivänä maaliskuuta 2015 päivätyillä kirjeillä lisätietoja Lupi-asetuksesta. Komissio pyysi 5 päivänä syyskuuta 2015 päivätyllä kirjeellä täydentäviä tietoja, jotka Italian viranomaiset toimittivat 25 päivänä syyskuuta 2015 päivätyllä kirjeellä.

(2) Milanon lentoasemajärjestelmään kuuluvat Malpensan, Linaten ja Orio al Serion (Bergamo) lentoasemat.

2. TAUSTA JA TOIMENPITEEN KUVAUS

2.1 Bersani-asetus ja Bersani 2 -asetus

(3) Komissio ilmoitti 21 päivänä joulukuuta 2000 tehdyllä komission päätöksellä ([3]), että 3 päivänä maaliskuuta 2000 annetussa infrastruktuuri- ja liikenneministerin asetuksessa ([4]), jäljempänä 'Bersani-asetus', esitetyt Milanon lentoasemajärjestelmää koskevat liikenteenjakamissäännöt ovat neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 ([5]) mukaiset. Jälkimmäinen asetus on kumottu ja korvattu asetuksella (EY) N:o 1008/2008. Komission päätöksen edellytyksenä oli, että asianomaisia sääntöjä muutettiin Italian viranomaisten 4 päivänä joulukuuta 2000 päivätyssä kirjeessä ilmoitetulla tavalla. Muutos tehtiin infrastruktuuri- ja liikenneministerin 5 päivänä tammikuuta 2001 antamalla asetuksella ([6]), jäljempänä 'Bersani 2 -asetus'.

(4) Bersani-asetuksen ja Bersani 2 -asetuksen tarkoituksena oli varmistaa, että Milanon Malpensan lentoaseman täysi kehityspotentiaali kansanvälisenä keskuksena toteutuisi, ja samaan aikaan Milanon Linaten lentoasemaa kuvattiin kahden paikan välisen (point to point) palvelun paikkana. Bersani-asetuksessa ja Bersani 2 -asetuksessa oli tähän tähtääviä useita säännöksiä. Erityisesti niillä asetettiin Milanon Linaten lentoasemalle matkustajamäärien perusteella rajoituksia, jotka koskivat EU:n lentoasemille suuntautuvien päivittäisten edestakaisten vuorojen lukumäärää, seuraavasti:

— yksi päivittäinen edestakainen vuoro liikenteenharjoittajaa kohden reiteillä, joilla matkustajamäärä on 350 000–700 000 matkustajaa;

— kaksi päivittäistä edestakaista vuoroa liikenteenharjoittajaa kohden reiteillä, joilla matkustajamäärä on 700 000–1 400 000 matkustajaa;

([1]) EUVL L 293, 31.10.2008, s. 3.
([2]) Italian virallinen lehti nro 237, 11.10.2014.
([3]) EUVL L 58, 28.2.2001, s. 29.
([4]) Italian virallinen lehti nro 60, 13.3.2000.
([5]) Neuvoston asetus (ETY) N.o 2408/92, annettu 23 päivänä heinäkuuta 1992, yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille (EYVL L 240, 24.8.1992, s. 8). Kumoamisen osalta ks. asetuksen (EY) N:o 1008/2008 27 artikla.
([6]) Italian virallinen lehti nro 14, 18.1.2001.

— kolme päivittäistä edestakaista vuoroa liikenteenharjoittajaa kohden reiteillä, joilla matkustajamäärä on 1 400 000–2 800 000 matkustajaa;

— ei reittejä koskevia rajoituksia, jos matkustajia on yli 2 800 000.

(5) Yhteisön lentoliikenteen harjoittajat voivat toimia Linaten lentoasemalta käsin edellä määriteltyjen yksityiskohtaisten järjestelyjen mukaisesti liikennöimällä päivittäin yhtä edestakaista vuoroa ja käyttämällä kahta lähtö- ja saapumisaikaa, jos kohteena oleva lentoasemajärjestelmä tai yksittäinen lentoasema sijaitsee tavoite 1 -alueella ja jos kyseiseltä alueelta Milanon lentoasemajärjestelmään suuntautuneen liikenteen matkustajamäärä oli alle 350 000 matkustajaa kalenterivuonna 1999.

(6) Bersani 2 -asetuksessa täsmennetään, että kaikkien Euroopan pääkaupunkien ja Linaten lentoaseman välillä voidaan liikennöidä vähintään yhtä edestakaista vuoroa päivässä ja että niiden yhteisön lentoasemien, joiden vuotuinen matkustajamäärä oli yli 40 miljoonaa matkustajaa vuonna 1999, ja Linaten lentoaseman välillä voidaan liikennöidä vähintään kahta edestakaista vuoroa päivässä.

(7) Bersani-asetuksella ja Bersani 2 -asetuksella myös rajoitettiin Milanon Linaten lentoaseman toimintaa niin, että lentoasemalta voivat liikennöidä yksikäytäväiset ilma-alukset kahden paikan välisiä yhteyksiä ainoastaan EU:n sisällä.

2.2 **Lupi-asetus**

(8) Lupi-asetuksella muutetaan Bersani-asetusta ja Bersani 2 -asetusta poistamalla Milanon Linaten lentoasemalle matkustajamäärien perusteella asetetut kaikki rajoitukset, jotka koskivat EU:n lentoasemille suuntautuvien päivittäisten edestakaisten vuorojen lukumäärää. Muut Milanon Linaten lentoasemalle asetetut rajoitukset (yksikäytäväiset ilma-alukset, kahden paikan väliset yhteydet EU:n sisällä) jäävät voimaan.

(9) Italian viranomaiset selittivät, että syy tähän muutokseen oli tarve poistaa rajoitukset, joiden perusteet ovat nykyisin vanhentuneet ja epätarkoituksenmukaiset, ja sallia toimijoiden, joilla on hallussaan lähtö- ja saapumisaikoja Milanon Linaten lentoasemalla, käyttää niitä mahdollisimman tehokkaasti. Tavoitteena on osaltaan tehostaa Italian ja Euroopan lentoasemajärjestelmiä sekä liiketoiminnan että matkustajien kannalta.

(10) Lupi-asetus (ministeriön asetus N:o 395) allekirjoitettiin 1 päivänä lokakuuta ja julkaistiin 11 päivänä lokakuuta 2014, juuri ennen talven 2014–2015 IATA:n aikataulukautta, joka käynnistyi 26 päivänä lokakuuta 2014. Lupi-asetusta sovelletaan talven 2014/2015 liikennekaudesta alkaen.

(11) Italia ei kuullut asianomaisia osapuolia ennen Lupi-asetuksen hyväksymistä.

3. **ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN KOMISSIOLLE TOIMITTAMAT HUOMAUTUKSET**

(12) Komissio julkaisi tiivistelmän Italian viranomaisten ilmoittamista muutetuista liikenteenjakamissäännöistä *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ([1]) ja kehotti asianomaisia osapuolia toimittamaan huomautuksensa.

(13) Komissio sai huomautuksia kahdelta asianomaiselta osapuolelta, jotka eivät halunneet nimeään julkaistavan. Komissio lähetti huomautuksista tiivistelmän Italian viranomaisille kommentoitavaksi.

3.1 **Ensimmäinen asianomainen osapuoli**

(14) Ensimmäinen asianomainen osapuoli totesi, etteivät Italian viranomaiset olleet kuulleet kaikkia asianomaisia lehtoyhtiöitä tai lentoasemia muutetuista liikenteenjakamissäännöistä ennen niiden hyväksymistä. Näin ollen kyseisen asianomaisen osapuolen mukaan vain tietyt lentoyhtiöt, joiden tietoisuuteen välittömät muutokset oli saatettu, olivat pystyneet hyödyntämään uuden asetuksen mukanaan tuomaa joustavuutta ja suunnittelemaan toimintansa riittävissä ajoin ennen talven 2014/2015 aikataulukauden alkua.

(15) Ensimmäinen asianomainen osapuoli myös huomautti, etteivät Italian viranomaiset noudattaneet asetuksen (EY) N:o 1008/2008 mukaista velvollisuutta olla soveltamatta liikenteenjakamissääntöjen muutoksia ennen kun komissio on hyväksynyt ne.

([1]) EUVL C 183, 4.6.2015, s. 4.

(16) Ensimmäinen asianomainen osapuoli myös nosti esille kysymyksen lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta Milanon Linaten lentoasemalla.

3.2 **Toinen asianomainen osapuoli**

(17) Toinen asianomainen osapuoli totesi, että Lupi-asetuksen hyväksymisen ajoittaminen antoi joillekin lentoyhtiöille mahdollisuuden ottaa heti käyttöön uusia reittejä Linatesta kuulematta asianmukaisesti muita Linaten lentoasemalla toimivia lentoyhtiöitä tai edes ilmoittamatta asiasta niille ennakolta.

(18) Toinen asianomainen osapuoli myös korosti, että komissio vastaanotti ilmoituksen Lupi-asetuksesta yli 7 kuukautta asetuksen julkaisemisesta.

(19) Lisäksi toinen asianomainen osapuoli katsoi, että Lupi-asetus antaa erityistä etua Etihadille, Alitalialle ja sen eurooppalaisille pääomakumppaneille, sillä Alitalialla on hallussaan suurin osa lähtö- ja saapumisajoista, ja että Lupi-asetus saattaa vääristää kilpailua merkittävästi Alitalian eduksi. Toinen asianomainen osapuoli pyysi komissiota kumoamaan Lupi-asetuksen välittömästi.

4. **ASETUKSEN (EY) N:O 1008/2008 19 ARTIKLASSA SÄÄDETYT EDELLYTYKSET**

(20) Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 2 kohdassa säädetään, että syrjimättä eri määräpaikkoja yhteisön sisällä tai lentoliikenteen harjoittajia näiden kansallisuuden tai identiteetin perusteella jäsenvaltio saa kuultuaan asian osapuolia säännellä lentoliikenteen jakamista sellaisten lentoasemien välillä, jotka palvelevat samaa kaupunkia tai kaupunkiryhmää. Samaisessa kohdassa vahvistetaan erityiset edellytykset liikenteen jakamiseksi.

(21) Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 3 kohdan mukaan asianomaisen jäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle aikeestaan säännellä lentoliikenteen jakamista tai muuttaa voimassa olevaa liikenteenjakamissääntöä. Siinä myös säädetään, että komissio tutkii, miten 19 artiklan 2 kohtaa on sovellettu, ja päättää asetuksen (EY) N:o 1008/2008 25 artiklalla perustetulta komitealta lausunnon pyydettyään kuuden kuukauden kuluessa jäsenvaltion ilmoituksen vastaanottamisesta, saako jäsenvaltio toteuttaa toimenpiteet. Kyseisessä kohdassa todetaan myös, että komissio julkaisee päätöksensä *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, eikä toimenpiteitä saa toteuttaa ennen komission hyväksynnän julkaisemista.

5. **ARVIOINTI**

(22) Lupi-asetuksella muutetaan sääntöjä, jotka koskevat Milanon lentoasemajärjestelmän liikenteen jakamista, poistamalla Linaten lentoasemalle matkustajamäärien perusteella asetetut rajoitukset, jotka koskivat EU:n lentoasemille suuntautuvien päivittäisten edestakaisten vuorojen lukumäärää. Näin ollen se merkitsee voimassa olevan liikenteenjakamissäännön muutosta asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 3 kohdassa tarkoitetussa merkityksessä.

(23) Italian viranomaiset katsovat, ettei Lupi-asetus merkitse voimassa olevien liikenteenjakamissääntöjen muutosta, sillä Lupi-asetusta ei pidetty toimenpiteenä, jonka tarkoituksena on lentoliikenteen muuttaminen Milanon lentoasemajärjestelmässä. Lupi-asetuksella vain poistetaan palveluntarjonnan rajoitus.

(24) Komissio ei yhdy tähän näkemykseen. Matkustajamäärien perusteella asetetut rajoitukset, jotka koskevat EU:n lentoasemille suuntautuvien päivittäisten edestakaisten vuorojen lukumäärää, muodostavat osan liikenteenjakamissääntöä, jonka tarkoituksena on osoittaa rajoitusten ulkopuoliset lentoliikennepalvelut toiselle Milanon lentoasemajärjestelmään kuuluvalle lentoasemalle. Komissio hyväksyi kyseisen liikenteenjakamissäännön vuonna 2000. Yhden osatekijän poistaminen liikenteenjakamissäännöstä merkitsee sen vuoksi kyseisen säännön muutosta.

(25) Italian viranomaiset eivät kuulleet asianomaisia osapuolia ennen Lupi-asetuksen hyväksymistä. Näin ollen ne ovat laiminlyöneet asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 2 kohdassa vahvistetun velvollisuutensa tehdä näin.

(26) Italian viranomaiset katsovat, ettei niiden tarvinnut kuulla kolmansia osapuolia, koska asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 2 kohdassa vaaditaan kuulemaan asianomaisia osapuolia ainoastaan, jos jäsenvaltio aikoo ”säännellä” liikennettä, toisin sanoen ennen liikenteenjakamissäännön vahvistamista muttei siinä tapauksessa, että sääntöä muutetaan. Komissio on eri mieltä tästä väitteestä. Liikenteenjakamissäännön muutos

merkitsee, että sääntö on muutoksen jälkeen erilainen kuin ennen muutosta. Kun otetaan huomioon 19 artiklan periaatteet, tällainen oikeudellisen tilanteen (aiottu) muutos ei ole peruslaatuisesti erilainen kuin uuden säännön käyttöönotolla aikaansaatu muutos. Tällainen oikeudellisen tilanteen muutos on nimenomainen peruste kansallisten viranomaisten velvollisuudelle kuulla asianomaisia osapuolia, samaan tapaan kuin se on peruste viranomaisten velvollisuudelle ilmoittaa asiasta komissiolle. Näin ollen ilmaisun ”säännellä” 19 artiklan 2 kohdassa on katsottava sisältävän myös liikenteenjakamissääntöjen muuttamisen.

(27) Italian viranomaiset väittävät, ettei kuuleminen ollut tarpeen sisällön kannalta, sillä kaikki lähtö- ja saapumisaikoja Linaten lentoasemalla hallussaan pitävät lentoliikenteen harjoittajat hyötyivät Lupi-asetuksesta yhtäläisesti. Komissio panee merkille, että tässä väitteessä ennakoidaan, mitä mahdollisia johtopäätöksiä tehdään niiden huomautusten perusteella, joita asianomaiset osapuolet ovat oikeutettuja esittämään. Se ei itsessään voi poistaa Italian velvollisuutta kuulla asianomaisia osapuolia ennen johtopäätösten tekemistä.

(28) Italian viranomaiset totesivat olevansa valmiita käymään kuulemisen heti. Selkeyden vuoksi on kuitenkin korostettava, että tällaisen kuulemisen jälkeen tulisi antaa uusi säädös, jossa otetaan huomioon esitetyt huomautukset. Tällainen uusi säädös on välttämätön siinäkin tapauksessa, että kuulemisen jälkeen Italian viranomaiset katsoisivat edelleen, että sääntö on tarkoituksenmukainen sellaisena kuin se on muutettuna Lupi-asetuksella.

6. **PÄÄTELMÄ**

(29) Vastoin asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 2 kohtaa Italian viranomaiset eivät kuulleet asianomaisia osapuolia ennen Milanon lentoasemajärjestelmää koskevien liikenteenjakamissääntöjen muuttamista.

(30) Sen vuoksi ei voida hyväksyä 1 päivänä lokakuuta 2014 annetussa, komissiolle 21 päivänä huhtikuuta 2015 ilmoitetussa ministeriön asetuksessa N:o 395 säädettyjä toimenpiteitä. Kyseisellä asetuksella muutetaan liikenteen jakamisesta Milanon lentoasemajärjestelmässä 3 päivänä maaliskuuta 2000 annettua asetusta N:o 15, sellaisena kuin se on muutettuna.

(31) Tämä päätös on asetuksen (EY) N:o 1008/2008 25 artiklalla perustetun komitean lausunnon mukainen,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Toimenpiteitä, jotka säädetään 1 päivänä lokakuuta 2014 annetussa, komissiolle 21 päivänä huhtikuuta 2015 ilmoitetussa ministeriön asetuksessa N:o 395, jolla muutetaan liikenteen jakamisesta Milanon lentoasemajärjestelmässä 3 päivänä maaliskuuta 2000 annettua asetusta N:o 15, sellaisena kuin se on muutettuna, ei hyväksytä.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Italian tasavallalle.

Tehty Brysselissä 17 päivänä joulukuuta 2015.

Komission puolesta

Violeta BULC

Komission jäsen