DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2015/2415 A COMISIEI

din 17 decembrie 2015

privind aprobarea în temeiul articolului 19 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului a normelor modificate de repartizare a traficului în aeroporturile Milano Malpensa, Milano Linate și Bergamo (Orio al Serio)

[notificată cu numărul C(2015) 9177]

(Numai textul în limba italiană este autentic)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate ([1]), în special articolul 19 alineatul (3),

întrucât:

1. PROCEDURA

(1) Prin scrisoarea din 21 aprilie 2015, primită de Comisie la 21 aprilie 2015, autoritățile italiene au informat Comisia, în conformitate cu articolul 19 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, cu privire la Decretul ministerial nr. 395 din 1 octombrie 2014 de modificare a Decretului nr. 15 din 3 martie 2000 privind repartizarea traficului aerian în cadrul sistemului aeroportuar din Milano, astfel cum a fost modificat ([2]) (denumit în continuare „Decretul Lupi"). Prin scrisorile din 5 noiembrie 2014 și 18 martie 2015, autoritățile italiene au furnizat informații suplimentare cu privire la Decretul Lupi. Comisia a solicitat informații suplimentare prin scrisoarea din data de 5 septembrie 2015, iar autoritățile italiene au răspuns prin scrisoarea din data de 25 septembrie 2015.

(2) Sistemul aeroportuar din Milano cuprinde aeroporturile din Malpensa, Linate și Orio al Serio (Bergamo).

2. CONTEXT ȘI DESCRIEREA MĂSURILOR

2.1. Decretele Bersani și Bersani 2

(3) Prin Decizia Comisiei din 21 decembrie 2000 ([3]), Comisia a declarat că normele de repartizare a traficului pentru sistemul aeroportuar din Milano figurează în decretul ministrului infrastructurii și transporturilor din 3 martie 2000 ([4]) (denumit în continuare „Decretul Bersani") sunt compatibile cu Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului ([5]). Între timp, regulamentul respectiv a fost abrogat și înlocuit de Regulamentul (CE) nr. 1008/2008. Decizia Comisiei a fost condiționată de modificarea acestor norme, astfel cum au indicat autoritățile italiene în scrisoarea din 4 decembrie 2000. Modificarea s-a produs prin decretul ministrului infrastructurii și transporturilor din 5 ianuarie 2001 ([6]) (denumit în continuare „Decretul Bersani 2").

(4) Obiectivul Decretului Bersani și al Decretului Bersani 2 a fost acela de a asigura realizarea integrală a potențialului de dezvoltare al aeroportului Milano Malpensa ca nod internațional și, în același timp, de a descrie aeroportul Milano Linate ca infrastructură pentru servicii de la un punct la altul. Decretul Bersani și Decretul Bersani 2 conțineau mai multe dispoziții în acest sens, care impuneau, în special la aeroportul Milano Linate, limitarea numărului de servicii zilnice dus-întors înspre și dinspre aeroporturi din UE identificate pe baza volumului traficului de pasageri, după cum urmează:

— un serviciu dus-întors zilnic per operator, pe rutele cu trafic între 350 000 și 700 000 de pasageri;

— două servicii dus-întors zilnice per operator, pe rutele cu trafic între 700 000 și 1 400 000 de pasageri;

([1]) JO L 293, 31.10.2008, p. 3.
([2]) Monitorul Oficial al Republicii Italiene nr. 237 din 11 octombrie 2014.
([3]) JO L 58, 28.2.2001, p. 29.
([4]) Monitorul Oficial al Republicii Italiene nr. 60 din 13 martie 2000.
([5]) Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare (JO L 240, 24.8.1992, p. 8). În ceea ce privește această abrogare, a se vedea articolul 27 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.
([6]) Monitorul Oficial al Republicii Italiene nr. 14 din 18 ianuarie 2001.

— trei servicii dus-întors zilnice per operator, pe rutele cu trafic între 1 400 000 și 2 800 000 de pasageri;

— nicio limită pentru rutele cu trafic mai mare de 2 800 000 de pasageri.

(5) Din Linate, transportatorii comunitari pot, în condițiile prevăzute mai sus, să opereze un serviciu zilnic dus-întors folosind două sloturi orare către sisteme aeroportuare sau aeroporturi individuale situate în regiunile „Obiectivul 1” care, în cursul anului calendaristic 1999, au înregistrat un trafic de pasageri mai mic de 350 000 de unități în sistemul aeroportuar din Milano.

(6) Decretul Bersani 2 precizează că toate capitalele europene vor avea cel puțin un zbor dus-întors pe zi înspre/dinspre Linate și că aeroporturile comunitare cu trafic anual mai mare de 40 de milioane de pasageri în 1999 vor fi conectate cu Linate prin cel puțin două călătorii dus-întors pe zi.

(7) Decretul Bersani și Decretul Bersani 2 au limitat, de asemenea, aeroportul Milano Linate la zboruri cu aeronave monoculoar pentru legături regulate de la un punct la altul numai în cadrul UE.

2.2. **Decretul Lupi**

(8) Decretul Lupi modifică Decretul Bersani și Decretul Bersani 2 prin eliminarea limitărilor aplicabile numărului de servicii zilnice dus-întors înspre/dinspre aeroporturile UE identificate pe baza volumului traficului de călători impus la aeroportul Milano Linate. Celelalte restricții impuse la aeroportul Milano Linate (aeronave monoculoar, legături regulate de la un punct la altul în UE) rămân în vigoare.

(9) Autoritățile italiene au explicat că motivul pentru această modificare ar fi necesitatea de a elimina restricțiile bazate pe criterii care sunt în prezent caduce și inadecvate și de a permite operatorilor care dețin sloturi orare pe aeroportul Milano Linate să le utilizeze cât mai eficient posibil. Acest lucru ar trebui să contribuie la transformarea sistemelor aeroportuare italiene și europene în sisteme mai eficiente atât pentru întreprinderi, cât și pentru călători.

(10) Decretul Lupi (Decretul ministerial nr. 395) a fost semnat la 1 octombrie și publicat la 11 octombrie 2014, chiar înainte de începerea perioadei de planificare orară de iarnă IATA 2014-2015, care a început la 26 octombrie 2014. Decretul Lupi este aplicabil de la începutul sezonului de trafic de iarnă 2014/2015.

(11) Italia nu a consultat părțile interesate înainte de adoptarea Decretului Lupi.

3. **OBSERVAȚIILE TRANSMISE COMISIEI DE CĂTRE PĂRȚILE INTERESATE**

(12) Comisia a publicat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* o sinteză a normelor modificate privind repartizarea traficului comunicate de autoritățile italiene ([1]), iar părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile.

(13) Comisia a primit observații de la două părți interesate, care au dorit să-și păstreze anonimatul. Comisia a trimis un rezumat al observațiilor autorităților italiene pentru a permite autorităților italiene să-și prezinte propriile observații.

3.1. **Prima parte interesată**

(14) Prima parte interesată a afirmat că autoritățile italiene nu au consultat toate companiile aeriene sau aeroporturile în cauză cu privire la normele de repartizare a traficului modificate înainte de adoptarea acestora. În consecință, în opinia aceleiași părți interesate, doar anumite companii aeriene care au fost atenționate cu privire la viitoarele modificări au fost în măsură să utilizeze flexibilitatea introdusă de noul decret și să-și realizeze planificarea în mod corespunzător și în timp util pentru începerea sezonului de planificare de iarnă 2014/2015.

(15) Prima parte interesată a subliniat, de asemenea, că autoritățile italiene nu au respectat obligația în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 de a nu opera modificări asupra normelor privind repartizarea traficului înainte de aprobarea Comisiei.

([1]) JO C 183, 4.6.2015, p. 4.

(16) În plus, prima parte interesată a abordat, de asemenea, chestiunea atribuirii sloturilor orare la aeroportul Milano Linate.

3.2. **A doua parte interesată**

(17) Cea de-a doua parte interesată a indicat faptul că momentul adoptării Decretului Lupi a permis unor companii aeriene să introducă noi rute din Linate, cu efect imediat, fără să aibă loc o consultare adecvată a celorlalte companii aeriene care operează pe aeroportul Linate și fără să li se furnizeze informații în prealabil.

(18) Cea de-a doua parte interesată a evidențiat, de asemenea, că notificarea către Comisie a Decretului Lupi a fost primită la mai mult de șapte de luni de la data publicării sale.

(19) În plus, a doua parte interesată a considerat că Decretul Lupi privește un avantaj specific al Etihad, Alitalia și companiei European Equity Partners aparținând Alitalia, deoarece Alitalia deține marea majoritate a sloturilor și că Decretul Lupi are potențialul de a denatura grav concurența în favoarea Alitalia. Cea de-a doua parte interesată a solicitat Comisiei să abroge imediat Decretul Lupi.

4. **CONDIȚIILE PREVĂZUTE LA ARTICOLUL 19 DIN REGULAMENTUL NR. 1008/2008**

(20) Articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 prevede că un stat membru, după consultarea părților interesate, poate reglementa, fără discriminare între destinațiile situate în interiorul Comunității sau pe criterii de naționalitate sau identitate a transportatorului aerian, repartizarea traficului aerian între aeroporturi care deservesc același oraș din aceeași conurbație. La același alineat sunt prevăzute și condiții specifice pentru repartizarea traficului.

(21) Articolul 19 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 prevede că un stat membru interesat informează Comisia cu privire la intenția sa de a reglementa repartizarea traficului aerian sau de a schimba o regulă de repartizare a traficului în vigoare. Acesta prevede, de asemenea, că Comisia trebuie să examineze aplicarea articolului 19 alineatul (2) și, în termen de șase luni de la primirea informațiilor de la statul membru și după ce a solicitat Comitetului instituit în temeiul articolului 25 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 un aviz, să decidă dacă statul membru poate aplica măsurile în cauză. Potrivit aceluiași alineat, decizia Comisiei se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, iar măsurile nu se aplică înainte de publicarea aprobării Comisiei.

5. **EVALUARE**

(22) Decretul Lupi modifică normele privind repartizarea traficului în sistemul aeroportuar din Milano, prin eliminarea limitărilor de la aeroportul Linate în ceea ce privește numărul de servicii zilnice dus-întors înspre/dinspre aeroporturile UE identificate pe baza volumului traficului de pasageri. Prin urmare, aceasta constituie o modificare a unei norme de repartizare a traficului în vigoare în înțelesul articolului 19 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

(23) Autoritățile italiene consideră că Decretul Lupi nu constituie o modificare a normelor de repartizare a traficului în vigoare, deoarece el nu a fost considerat o măsură având drept scop modificarea sistemului de trafic aerian în sistemul aeroportuar al orașului Milano. Decretul Lupi doar elimină o restricție aplicată prestării de servicii.

(24) Comisia nu este de acord cu această afirmație. Limitările numărului de servicii zilnice dus-întors înspre/dinspre aeroporturile UE identificate pe baza volumului de trafic de pasageri fac parte dintr-o normă de repartizare a traficului, care urmărește să aloce servicii aeriene în afara limitelor înspre un alt aeroport din sistemul aeroportuar al orașului Milano. Comisia a aprobat această normă de repartizare a traficului în 2000. Eliminarea unui element din această normă de repartizare constituie, prin urmare, o modificare a normei.

(25) Autoritățile italiene nu au consultat părțile interesate înainte de adoptarea Decretului Lupi. Prin urmare, ele nu au respectat obligația de a face acest lucru, stabilită la articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

(26) Autoritățile italiene consideră că nu este nevoie să se consulte părțile terțe interesate, întrucât articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 ar solicita consultarea părților interesate doar în cazul în care statul membru are intenția de a „reglementa” traficul, și anume înainte de a crea o normă de repartizare a traficului, dar nu și în cazul modificării acesteia. Comisia nu este de acord cu această afirmație. Modificarea unei

norme de repartizare a traficului în înseamnă că norma după modificare este diferită de cea aplicabilă anterior. Având în vedere logica articolului 19, o astfel de schimbare (intenționată) a situației juridice nu este fundamental diferită de schimbarea adusă prin introducerea unei norme noi. Această modificare a situației juridice constituie însăși justificarea obligației autorităților naționale de a consulta părțile interesate, în același mod în care stă la baza obligației autorităților de a informa Comisia cu privire la caz. Prin urmare, termenul „reglementare" de la articolul 19 alineatul (2) trebuie înțeles ca incluzând, de asemenea, modificarea normelor de repartizare a traficului.

(27) Autoritățile italiene susțin că nu era necesară o consultare pe fond, deoarece toți operatorii de transport aerian care dețin sloturi orare pe aeroportul Linate au beneficiat de Decretul Lupi în egală măsură. Comisia constată că acest argument anticipează concluziile posibile care ar urma să fie trase luând în considerare observațiile pe care părțile interesate au dreptul să le facă. Prin definiție, aceasta nu poate anula obligația Italiei de a consulta părțile interesate în primul rând, înainte de a trage o concluzie.

(28) Autoritățile italiene au indicat că sunt pregătite să desfășoare o consultare în prezent. Din motive de claritate, totuși, trebuie subliniat că o astfel de consultare ar trebui să fie urmată de un nou act, care trebuie elaborat ca urmare a observațiilor prezentate. Acest nou act ar fi indispensabil chiar dacă, în urma consultării, autoritățile italiene ar decide să continue să considere că norma, astfel cum a fost modificată prin Decretul Lupi, este adecvată.

6. **CONCLUZII**

(29) Contrar articolului 19 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, autoritățile italiene nu au reușit să consulte părțile interesate înainte de a modifica normele de repartizare a traficului în sistemul aeroportuar din Milano.

(30) Prin urmare, măsurile prevăzute în Decretul ministerial nr. 395 din 1 octombrie 2014 de modificare a Decretului nr. 15 din 3 martie 2000 privind repartizarea traficului aerian în cadrul sistemului aeroportuar din Milano, cu modificările ulterioare, care a fost notificat Comisiei la 21 aprilie 2015, nu pot fi aprobate.

(31) Prezenta decizie este în conformitate cu avizul comitetului menționat la articolul 25 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Se refuză aprobarea măsurilor prevăzute în Decretul ministerial nr. 395 din 1 octombrie 2014 de modificare a Decretului nr. 15 din 3 martie 2000 privind repartizarea traficului aerian în cadrul sistemului aeroportuar din Milano, cu modificările ulterioare, care a fost notificat Comisiei la 21 aprilie 2015.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Republicii Italia.

Adoptată la Bruxelles, 17 decembrie 2015.

Pentru Comisie

Violeta BULC

Membru al Comisiei