

**DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2015/2415****z dnia 17 grudnia 2015 r.****w sprawie zatwierdzenia zmienionych zasad podziału ruchu lotniczego dla portów lotniczych Mediolan-Malpensa, Mediolan-Linate i Orio al Serio (Bergamo) zgodnie z art. 19 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008***(notyfikowana jako dokument nr C(2015) 9177)***(Jedynie tekst w języku włoskim jest autentyczny)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 19 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

**1. PROCEDURA**

- (1) Pismem z dnia 21 kwietnia 2015 r., otrzymanym przez Komisję w dniu 21 kwietnia 2015 r., władze włoskie powiadomiły Komisję, zgodnie z art. 19 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, o rozporządzeniu ministerialnym nr 395 z dnia 1 października 2014 r. zmieniającym rozporządzenie nr 15 z dnia 3 marca 2000 r. w sprawie podziału ruchu lotniczego w ramach systemu portów lotniczych Mediolanu, z późniejszymi zmianami <sup>(2)</sup> (zwanym dalej „rozporządzeniem Lupiego”). Pismami z dnia 5 listopada 2014 r. oraz z dnia 18 marca 2015 r. władze włoskie przedstawiły dalsze informacje dotyczące rozporządzenia Lupiego. Komisja zwróciła się o dodatkowe informacje w piśmie z dnia 5 września 2015 r., na które władze włoskie odpowiedziały pismem z dnia 25 września 2015 r.
- (2) System portów lotniczych Mediolanu obejmuje porty lotnicze Malpensa, Linate i Orio al Serio (Bergamo).

**2. KONTEKST I OPIS ŚRODKA****2.1. Rozporządzenie Bersaniego i rozporządzenie Bersaniego nr 2**

- (3) Decyzją Komisji z dnia 21 grudnia 2000 r. <sup>(3)</sup> Komisja uznała zasady podziału ruchu lotniczego w ramach systemu portów lotniczych Mediolanu określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Transportu z dnia 3 marca 2000 r. <sup>(4)</sup> (zwanym dalej „rozporządzeniem Bersaniego”) za zgodne z rozporządzeniem Rady nr 2408/92/EWG <sup>(5)</sup>. Wspomniane rozporządzenie zostało w międzyczasie uchylone i zastąpione rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008. Jak wskazały władze włoskie w piśmie z dnia 4 grudnia 2000 r., decyzja Komisji została wydana z zastrzeżeniem zmiany wspomnianych zasad. Zmiana ta nastąpiła w drodze rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Transportu z dnia 5 stycznia 2001 r. <sup>(6)</sup> (zwanego dalej „rozporządzeniem Bersaniego nr 2”).
- (4) Celem rozporządzenia Bersaniego i rozporządzenia Bersaniego nr 2 było zapewnienie wykorzystania pełnego potencjału portu lotniczego Mediolan-Malpensa jako międzynarodowego węzła lotniczego. Jednocześnie port lotniczy Mediolan-Linate został określony jako obiekt dla świadczenia usług w zakresie połączeń bezpośrednich. W tym celu rozporządzenie Bersaniego oraz rozporządzenie Bersaniego nr 2 zawierały szereg szczegółowych przepisów. W szczególności nakładały one w odniesieniu do portu lotniczego Mediolan-Linate następujące ograniczenia w zakresie liczby lotów tam i z powrotem do portów lotniczych UE określone na podstawie wielkości przepływu pasażerów:
  - w przypadku tras o wielkości przepływu od 350 000 do 700 000 pasażerów – dziennie jeden lot tam i z powrotem na przewoźnika,
  - w przypadku tras o wielkości przepływu od 700 000 do 1 400 000 pasażerów – dziennie dwa loty tam i z powrotem na przewoźnika,

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3.<sup>(2)</sup> Dziennik Urzędowy Republiki Włoskiej nr 237 z dnia 11 października 2014 r.<sup>(3)</sup> Dz.U. L 58 z 28.2.2001, s. 29.<sup>(4)</sup> Dziennik Urzędowy Republiki Włoskiej nr 60 z dnia 13 marca 2000 r.<sup>(5)</sup> Rozporządzenie Rady nr 2408/92/EWG z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrz-wspólnotowych tras lotniczych (Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 8). W odniesieniu do uchylenia zob. art. 27 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008.<sup>(6)</sup> Dziennik Urzędowy Republiki Włoskiej nr 14 z dnia 18 stycznia 2001 r.

- w przypadku tras o wielkości przepływu od 1 400 000 do 2 800 000 pasażerów – dziennie trzy loty tam i z powrotem na przewoźnika,
  - w przypadku tras o wielkości przepływu przekraczającej 2 800 000 pasażerów nie przewidziano żadnych ograniczeń.
- (5) Z portu lotniczego Linate wspólnotowi przewoźnicy lotniczy mogą obsługiwać w ramach powyższych ustaleń w dwóch przydziałach czasu na start i lądowanie jeden lot dziennie tam i z powrotem do systemów portów lotniczych lub indywidualnych portów lotniczych położonych w regionach celu 1, które to porty odnotowały w ciągu roku kalendarzowego 1999 przepływ wynoszący mniej niż 350 000 pasażerów w systemie portów lotniczych Mediolanu.
- (6) Rozporządzenie Bersaniego nr 2 określa, że wszystkie stolice europejskie powinny posiadać co najmniej jedno połączenie dziennie tam i z powrotem z Linate, natomiast wspólnotowe porty lotnicze o rocznym przepływie przekraczającym 40 mln pasażerów w 1999 r. powinny być połączone z Linate co najmniej dwoma lotami tam i z powrotem dziennie.
- (7) Rozporządzenie Bersaniego oraz rozporządzenie Bersaniego nr 2 wprowadziły również względem portu lotniczego Mediolan-Linate ograniczenie polegające na tym, że regularne połączenia bezpośrednie w obrębie UE mogły być obsługiwane wyłącznie przez jednonprzejęciowe statki powietrzne.

## 2.2. Rozporządzenie Lupiego

- (8) Rozporządzenie Lupiego zmienia rozporządzenie Bersaniego i rozporządzenie Bersaniego nr 2 poprzez zniesienie wszelkich ograniczeń dotyczących liczby lotów tam i z powrotem dziennie do portów lotniczych UE w związku z wielkością przepływu pasażerów ustaloną dla portu lotniczego Mediolan-Linate. Inne ograniczenia nałożone na port lotniczy Mediolan-Linate (jednonprzejęciowe statki powietrzne, regularne połączenia bezpośrednie w obrębie UE) pozostają w mocy.
- (9) Władze włoskie wyjaśniły, że powodem tej zmiany była potrzeba zniesienia ograniczeń opierających się na kryteriach, które są przestarzałe i nie są już odpowiednie, oraz umożliwienie podmiotom posiadającym przydziały czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Mediolan-Linate korzystanie z nich w jak najbardziej efektywny sposób. Powinno to przyczynić się do zwiększenia efektywności europejskich i włoskich systemów portów lotniczych zarówno dla przedsiębiorców, jak i dla pasażerów.
- (10) Rozporządzenie Lupiego (rozporządzenie ministerialne nr 395) zostało podpisane w dniu 1 października i opublikowane w dniu 11 października 2014 r., tuż przed rozpoczęciem zimowego sezonu lotniczego IATA 2014-2015, które nastąpiło dnia 26 października 2014 r. Rozporządzenie Lupiego ma zastosowanie od początku zimowego sezonu lotniczego 2014/2015.
- (11) Włochy nie przeprowadziły konsultacji z zainteresowanymi stronami przed przyjęciem rozporządzenia Lupiego.

## 3. UWAGI ZGŁOSZONE KOMISJI PRZEZ ZAINTERESOWANE STRONY

- (12) Komisja opublikowała podsumowanie zmienionych zasad podziału ruchu lotniczego zgłoszonych przez władze włoskie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* <sup>(1)</sup>, a zainteresowane strony zostały zaproszone do zgłaszania uwag.
- (13) Komisja otrzymała uwagi od dwóch zainteresowanych stron chcących zachować anonimowość. Komisja przesłała streszczenie uwag władzom włoskim w celu umożliwienia im przedstawienia swoich uwag.

### 3.1. Pierwsza zainteresowana strona

- (14) Pierwsza zainteresowana strona stwierdziła, że władze włoskie nie przeprowadziły konsultacji z wszystkimi zainteresowanymi liniami lotniczymi ani portami lotniczymi przed przyjęciem zmienionych zasad podziału ruchu lotniczego. W rezultacie wspomniana zainteresowana strona twierdzi, że tylko niektórzy przewoźnicy lotniczy, którzy zostali poinformowani o nadchodzących zmianach, mogli skorzystać z elastycznych zasad wprowadzonych nowym rozporządzeniem i odpowiednio z wystarczającym wyprzedzeniem zaplanować zimowy sezon lotniczy 2014/2015.
- (15) Pierwsza zainteresowana strona wskazała również, że władze włoskie nie wywiązały się ze swojego zobowiązania, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, by nie wprowadzać zmian do zasad podziału ruchu lotniczego przed uzyskaniem zgody Komisji.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 183 z 4.6.2015, s. 4.

- (16) Ponadto pierwsza zainteresowana strona podniosła kwestię przyznawania przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Mediolan-Linate.

### 3.2. Druga zainteresowana strona

- (17) Druga zainteresowana strona wskazała, że harmonogram przyjęcia rozporządzenia Lupiego umożliwił niektórym liniom lotniczym wprowadzenie nowych połączeń na trasach z Linate ze skutkiem natychmiastowym bez przeprowadzenia odpowiednich konsultacji z innymi liniami lotniczymi obsługującymi port lotniczy Linate, a nawet bez uprzedniego przekazania im informacji.
- (18) Druga zainteresowana strona zwróciła również uwagę, że zgłoszenie Komisji rozporządzenia Lupiego nastąpiło ponad 7 miesięcy po jego opublikowaniu.
- (19) Ponadto druga zainteresowana strona stwierdziła, że rozporządzenie Lupiego dotyczy konkretnej korzyści dla Etihad, Alitalia i jej przedsiębiorstw partnerskich w Europie, ponieważ Alitalia posiada większość przydziałów czasu na start lub lądowanie, oraz że wspomniane rozporządzenie może poważnie zakłócić konkurencję na korzyść Alitalii. Druga zainteresowana strona zwróciła się do Komisji o niezwłoczne uchylene rozporządzenia Lupiego.

## 4. WARUNKI OKREŚLONE W ART. 19 ROZPORZĄDZENIA (WE) NR 1008/2008

- (20) Art. 19 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 stanowi, że państwo członkowskie, po przeprowadzeniu konsultacji z zainteresowanymi stronami, może dokonać, bez dyskryminacji w odniesieniu do różnych punktów docelowych wewnątrz Wspólnoty lub z powodu przynależności państwowej lub tożsamości przewoźników lotniczych, podziału ruchu lotniczego między porty lotnicze obsługujące to samo miasto lub tę samą konurbację. Szczególne warunki podziału ruchu lotniczego zostały określone w tym samym ustępie.
- (21) Art. 19 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 przewiduje, że zainteresowane państwo członkowskie informuje Komisję o zamiarze dokonania podziału ruchu lotniczego lub zmian w obowiązujących zasadach podziału ruchu lotniczego. Stanowi on również, że Komisja bada stosowanie przepisów art. 19 ust. 2 oraz, w terminie sześciu miesięcy od otrzymania informacji od państwa członkowskiego oraz po zwróceniu się do komitetu ustanowionego w art. 25 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 o opinię, podejmuje decyzję, czy państwo członkowskie może stosować dane środki. W artykule ustanawia się ponadto, że Komisja publikuje swoją decyzję w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, a środki nie mogą być stosowane przed opublikowaniem zgody Komisji.

## 5. OCENA

- (22) Rozporządzenie Lupiego zmienia przepisy dotyczące podziału ruchu lotniczego w systemie portów lotniczych Mediolanu poprzez zniesienie ograniczeń dotyczących portu lotniczego Linate w zakresie dziennej liczby lotów tam i z powrotem do portów lotniczych UE określonych na podstawie wielkości przepływu pasażerów. W związku z tym stanowi ono zmianę w obowiązujących zasadach podziału ruchu lotniczego w rozumieniu art. 19 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008.
- (23) Władze włoskie uważają, że rozporządzenie Lupiego nie stanowi zmiany do istniejących zasad podziału ruchu lotniczego, ponieważ rozporządzenie to nie zostało uznane za środek mający na celu modyfikację ruchu lotniczego w ramach systemu portów lotniczych Mediolanu. Rozporządzenie Lupiego znosi jedynie ograniczenie dotyczące świadczenia usług.
- (24) Komisja nie zgadza się z tym stwierdzeniem. Ograniczenia dotyczące dziennej liczby lotów tam i z powrotem do portów lotniczych UE określone na podstawie wielkości przepływu pasażerów są częścią zasady podziału ruchu lotniczego mającej na celu przydział połączeń wykraczających poza ograniczenia do innego portu lotniczego w systemie portów lotniczych Mediolanu. Komisja zatwierdziła ten podział ruchu lotniczego w 2000 r. Wyeliminowanie jednego elementu zasady podziału stanowi zatem zmianę tej zasady.
- (25) Władze włoskie nie przeprowadziły konsultacji z zainteresowanymi stronami przed przyjęciem rozporządzenia Lupiego. Nie dopełniły zatem odnośnego obowiązku określonego w art. 19 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008.
- (26) Władze włoskie uważają, że nie istniała potrzeba przeprowadzenia konsultacji z zainteresowanymi stronami trzecimi, ponieważ art. 19 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 zawiera jedynie wymóg przeprowadzenia konsultacji z zainteresowanymi stronami, jeśli państwo członkowskie zamierza „uregulować” ruch, tj. przed utworzeniem zasady podziału ruchu lotniczego, ale nie w przypadku jej zmiany. Komisja nie zgadza się z tym uzasadnieniem. Zmiana zasady podziału ruchu lotniczego oznacza, że zasada ta po zmianach różni się od

dotychczas stosowanej zasady. Uwzględniając cel art. 19, taka (zamierzona) zmiana sytuacji prawnej nie jest zasadniczo różna od zmiany spowodowanej wprowadzeniem nowej zasady. Ta zmiana sytuacji prawnej stanowi wręcz uzasadnienie obowiązku przeprowadzenia przez władze krajowe konsultacji z zainteresowanymi stronami oraz leży u podstaw spoczywającego na władzach obowiązku zgłoszenia danego przypadku Komisji. Dlatego termin „regulacja” w art. 19 ust. 2 należy rozumieć jako obejmujący również zmianę zasad podziału ruchu lotniczego.

- (27) Władze włoskie twierdzą, że konsultacje nie były konieczne z merytorycznego punktu widzenia, ponieważ wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający przydział czasu na start lub lądowanie na lotnisku Linate w równym stopniu skorzystali z rozporządzenia Lupiego. Komisja zauważa, że argument ten uprzedza ewentualne wnioski wyciągane w świetle uwag, które zainteresowane strony mają prawo przedstawić. Z definicji nie może to znieść ciężącego na Włoszech obowiązku przeprowadzenia konsultacji z zainteresowanymi stronami przed wyciągnięciem jakichkolwiek wniosków.
- (28) Władze włoskie oświadczyły, że są gotowe przeprowadzić konsultacje teraz. Dla zachowania jasności należy jednak podkreślić, że po takich konsultacjach musiałoby nastąpić przyjęcie nowego aktu, który powinien zostać przyjęty w świetle przedstawionych uwag. Taki nowy akt byłby niezbędny, nawet jeśli, po konsultacjach, władze włoskie nadal uważałyby, że zasada zmieniona rozporządzeniem Lupiego jest odpowiednia.

#### 6. WNIOSEK

- (29) Wbrew wymogom art. 19 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 władze włoskie nie przeprowadziły konsultacji z zainteresowanymi stronami przed zmianą zasad podziału ruchu lotniczego dla systemu portów lotniczych Mediolanu.
- (30) Środki przewidziane w rozporządzeniu ministerialnym nr 395 z dnia 1 października 2014 r. zmieniającym rozporządzenie nr 15 z dnia 3 marca 2000 r. w sprawie podziału ruchu lotniczego w ramach systemu portów lotniczych Mediolanu, z późniejszymi zmianami, zgłoszone Komisji w dniu 21 kwietnia 2015 r., nie mogą zatem zostać przyjęte.
- (31) Niniejsza decyzja jest zgodna z opinią komitetu, o którym mowa w art. 25 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Niniejszym nie udziela się zgody na środki przewidziane w rozporządzeniu ministerialnym nr 395 z dnia 1 października 2014 r. zmieniającym rozporządzenie nr 15 z dnia 3 marca 2000 r. w sprawie podziału ruchu lotniczego w ramach systemu portów lotniczych Mediolanu, zgłoszone Komisji dnia 21 kwietnia 2015 r.

#### Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Włoskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 17 grudnia 2015 r.

W imieniu Komisji

Violeta BULC

Członek Komisji