

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2016/2019**z dnia 16 listopada 2016 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 Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008***(notyfikowana jako dokument nr C(2016) 7244)***(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 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 19 ust. 3,

po konsultacji z Komitetem Doradczym,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) Pismem z dnia 13 maja 2016 r., otrzymanym przez Komisję w dniu 20 maja 2016 r., władze włoskie powiadomiły Komisję – zgodnie z art. 19 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 – o nowym projekcie dekretu w sprawie zmienionych zasad podziału ruchu lotniczego w ramach portów lotniczych Mediolan-Malpensa, Mediolan-Linate i Orio al Serio (Bergamo)

2. KONTEKST I OPIS ŚRODKA**2.1. Dekret Bersaniego i dekret Bersaniego nr 2**

- (2) Decyzją Komisji z dnia 21 grudnia 2000 r. Komisja uznała za zgodne z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2408/92 ⁽²⁾, które zostało później uchylone i zastąpione rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, zasady podziału ruchu lotniczego w ramach systemu portów lotniczych Mediolanu, określone w dekreście Ministra Infrastruktury i Transportu z dnia 3 marca 2000 r. ⁽³⁾ (zwanym dalej „dekretem Bersaniego”). 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 dekretu Ministra Infrastruktury i Transportu z dnia 5 stycznia 2001 r. ⁽⁴⁾ (zwanego dalej „dekretem Bersaniego nr 2”).
- (3) System portów lotniczych Mediolanu obejmował porty lotnicze Malpensa, Linate i Orio al Serio (Bergamo).
- (4) Celem dekretu Bersaniego i dekretu 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 do świadczenia usług w zakresie połączeń bezpośrednich. W tym celu w dekreście Bersaniego oraz dekreście Bersaniego nr 2 zawarto szereg szczegółowych przepisów. W szczególności nakładały one w odniesieniu do portu lotniczego Mediolan-Linate poniższe ograniczenia w zakresie dziennej 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,
 - 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.

⁽¹⁾ Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3.

⁽²⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2408/92 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.

⁽³⁾ Dziennik Urzędowy Republiki Włoskiej nr 60 z dnia 13 marca 2000 r.

⁽⁴⁾ Dziennik Urzędowy Republiki Włoskiej nr 14 z dnia 18 stycznia 2001 r.

- (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) W dekrete Bersaniego nr 2 określono, że wszystkie stolice europejskie powinny posiadać co najmniej jedno połączenie dziennie tam i z powrotem z portem lotniczym 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) Dekretem Bersaniego oraz dekretem Bersaniego nr 2 wprowadzono również względem portu lotniczego Mediolan-Linate ograniczenie polegające na tym, że regularne połączenia bezpośrednie w obrębie UE mogły być obsługiwane wyłącznie przez jednonprześciowe statki powietrzne.

2.2. Dekret Lupiego i decyzja Komisji

- (8) 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 dekrete ministerialnym nr 395 z dnia 1 października 2014 r. zmieniającym dekret nr 15 z dnia 3 marca 2000 r. w sprawie podziału ruchu lotniczego w ramach systemu portów lotniczych Mediolanu ze zm. ⁽¹⁾ (zwanym dalej „dekretem Lupiego”).
- (9) W dniu 17 grudnia 2015 r. Komisja przyjęła na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 negatywną decyzję w sprawie dekretu ministerialnego nr 395 z dnia 1 października 2014 r. ⁽²⁾. Komisja stwierdziła, że wbrew przepisom wspomnianego rozporządzenia Włochy nie przeprowadziły konsultacji z zainteresowanymi stronami przed zmianą zasad podziału ruchu lotniczego.

2.3. Nowy projekt dekretu

- (10) W związku z powyższym Włochy przygotowały nowy projekt dekretu oraz poinformowały o tym Komisję. Projekt dekretu, po jego przyjęciu i wejściu w życie, dokona modyfikacji zasad podziału ruchu lotniczego w ramach portów lotniczych Malpensa, Linate i Orio al Serio (Bergamo) w taki sam sposób, jaki przewidziano w dekrete Lupiego. Zniesione zostaną zatem ograniczenia dotyczące portu lotniczego Linate przedstawione w motywach 4–6 powyżej, tzn. oparte na dziennej liczbie lotów tam i z powrotem do portów lotniczych UE określonej na podstawie wielkości przepływu pasażerów. Utrzymane zostaną ograniczenia dotyczące obsługi połączeń bezpośrednich z portu lotniczego Linate w obrębie UE wyłącznie przez wąskokadłubowe (jednonprześciowe) statki powietrzne (motyw 7 powyżej).
- (11) Notyfikowany projekt dekretu spowoduje uchylenie dekretu Lupiego.
- (12) Władze włoskie podsumowały cele nowego projektu dekretu w następujący sposób:
 - optymalne wykorzystanie portu lotniczego Mediolan-Linate, a tym samym ułatwienie swobodnego przepływu osób w obrębie UE, przy pełnym wykorzystaniu potencjału rozwoju węzła lotniczego Malpensa w zakresie jego szczególnej roli jako węzła międzykontynentalnego,
 - poprawa jakości sieci połączeń z Mediolanu do innych miast w całej Europie, co z kolei ułatwi dostęp pasażerom UE, w tym poprzez lepsze wykorzystanie przepustowości portu lotniczego Linate.
- (13) Port lotniczy Mediolan-Malpensa zostanie zatem udostępniony na potrzeby ruchu międzykontynentalnego i ruchu poza UE, obsługiwane przez europejskie i pozaeuropejskie linie lotnicze bez żadnych ograniczeń co do typów statków powietrznych lub kierunków docelowych, w granicach jego przepustowości, natomiast port lotniczy Mediolan-Linate będzie dostępny jedynie dla ruchu wewnątrzunijnego obsługiwane przez europejskie linie lotnicze przy użyciu statków powietrznych określonego typu (wąskokadłubowych) oraz na zasadzie połączeń bezpośrednich.
- (14) Władze włoskie twierdzą, że – w świetle prognozowanego wzrostu i zagęszczenia ruchu w głównych portach lotniczych UE z uwagi na szybki rozwój przewoźników niskokosztowych i przewoźników pozaunijnych – konieczne jest dostosowanie oferty w zakresie służb ruchu lotniczego oraz zniesienie ograniczeń. Ponadto ograniczenia nałożone pierwotnie na port lotniczy Linate miały na celu wsparcie portu lotniczego Mediolan-Malpensa w fazie jego początkowej działalności. Władze włoskie twierdzą, że z danych o ruchu wynika, że nie jest to już potrzebne.
- (15) Nowy projekt dekretu umożliwi także liniom lotniczym ustalenie własnych połączeń z miastami europejskimi na podstawie ich wymogów komercyjnych i skuteczniejsze zaspokajanie potrzeb pasażerów. Oczekuje się, że przyczyni się to do pobudzenia konkurencji i zwiększy korzyści dla pasażerów.

⁽¹⁾ Dziennik Urzędowy Republiki Włoskiej nr 237 z dnia 11 października 2014 r.

⁽²⁾ Dz.U. L 333 z 19.12.2015, s. 124.

2.4. Konsultacje przeprowadzone przez władze włoskie

- (16) Władze włoskie przeprowadziły konsultacje przed powiadomieniem Komisji o zamierzonych zmianach.
- (17) Zorganizowano trzy spotkania z zainteresowanymi stronami, a mianowicie z udziałem linii lotniczych posiadających przydziały czasu na start lub lądowanie, stowarzyszeń reprezentujących linie lotnicze (IBAR oraz Assaereo) oraz komitetu koordynacyjnego portu lotniczego (AOC). Spotkania te odbyły się w dniach 23 listopada 2015 r., 17 grudnia 2015 r. i 27 stycznia 2016 r. Komisja otrzymała protokoły z tych spotkań.
- (18) Według władz włoskich jedynie niewielka część europejskich linii lotniczych wyraziła negatywną opinię na temat przedmiotowych środków i nie przedstawiono żadnych propozycji zmian.

3. KONSULTACJE PROWADZONE PRZEZ KOMISJĘ

- (19) Komisja opublikowała podsumowanie zmodyfikowanych zasad podziału ruchu lotniczego zgłoszonych przez władze włoskie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* (¹), a zainteresowane strony zostały zaproszone do zgłaszania uwag.
- (20) Komisja otrzymała uwagi od sześciu zainteresowanych stron, z których większość wyraziła chęć zachowania anonimowości.

3.1. Uwagi zainteresowanych stron

- (21) Niektóre zainteresowane strony twierdziły, że władze włoskie nie przeprowadziły należytych konsultacji z użytkownikami linii lotniczych, ponieważ linie lotnicze były zapraszane na szereg spotkań z bardzo krótkim wyprzedzeniem oraz bez wcześniejszej publikacji agendy spotkań. Ponadto nie przedstawiono informacji zwrotnych na temat uwag zgłoszonych przez zainteresowane strony.
- (22) Inne zainteresowane strony wyraziły swoje poparcie dla nowego projektu dekretu, wskazując, że spowoduje on racjonalizację ruchu lotniczego w tym porcie oraz umożliwi liniom lotniczym wykorzystanie swoich przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Linate w bardziej efektywny sposób. Wspomniane zainteresowane strony stwierdziły ponadto, że konsultacje, które zostały przeprowadzone przez władze włoskie, pokazały, iż żadna linia lotnicza nie ucierpiała wskutek dekretu Lupiego, a wręcz przeciwnie, gdyż po przyjęciu dekretu w sprawie Linate nastąpiło otwarcie nowych tras do/z portu lotniczego Linate na kierunkach europejskich i krajowych, które nie były dozwolone zgodnie z poprzednimi regulacjami.

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

- (23) 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 na następujących warunkach:
 - a) porty lotnicze obsługują to samo miasto lub tę samą konurbację;
 - b) porty lotnicze dysponują odpowiednią infrastrukturą transportową, umożliwiającą w najszerszym możliwym zakresie bezpośrednie połączenie, dzięki któremu można dotrzeć do portu lotniczego w ciągu 90 minut przy uwzględnieniu, w razie potrzeby, przekroczenia granicy;
 - c) porty lotnicze są połączone ze sobą oraz z miastem lub konurbacją, które obsługują, za pośrednictwem częstych, niezawodnych i sprawnych usług transportu publicznego; oraz
 - d) porty lotnicze oferują przewoźnikom lotniczym niezbędne usługi i nie ograniczają w zbyt dużym stopniu ich możliwości prowadzenia działalności zarobkowej.
- (24) Ponadto podział ruchu lotniczego między dane porty lotnicze musi być zgodny z zasadami proporcjonalności i przejrzystości oraz opierać się na obiektywnych kryteriach.

⁽¹⁾ Dz.U. C 204 z 8.6.2016, s. 7.

- (25) 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. Przewiduje on ponadto, że Komisja publikuje swoją decyzję w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, a środki nie mogą być stosowane przed opublikowaniem zgody Komisji.

5. OCENA

- (26) Na wstępie Komisja zauważa, że wszystkie trzy wspomniane porty lotnicze, tj. Mediolan-Malpensa, Mediolan-Linate i Orio al Serio (Bergamo), spełniają wymogi określone w art. 19 ust. 2 akapit pierwszy. Wspomniane porty lotnicze obsługują konurbację Mediolanu (lit. a) przedmiotowego przepisu). Infrastruktura i połączenia transportu publicznego pomiędzy poszczególnymi portami lotniczymi oraz między tymi portami a miastem Mediolan spełniają wymogi określone w lit. b) i c) przedmiotowego przepisu. Ponadto wspomniane porty lotnicze świadczą usługi niezbędne dla przewoźników lotniczych w sposób spełniający wymogi lit. d) przedmiotowego przepisu.
- (27) Co do istoty, nowy projekt dekretu znosi pewne ograniczenia dotyczące zapewniania służb w porcie lotniczym Linate. Oznacza to zmianę środków określonych w dekrete Bersaniego i dekrete Bersaniego nr 2, dotyczących podziału ruchu lotniczego pomiędzy portami lotniczymi obsługującymi miasto Mediolan w rozumieniu art. 19 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008.
- (28) Przedmiotowy środek dotyczy zniesienia istniejących ograniczeń, które zostały oparte na wielkości ruchu pasażerskiego, i jako taki dokonuje liberalizacji ruchu lotniczego, nie powodując skutków ograniczających w inny sposób. Powinien on umożliwić przewoźnikom lotniczym skuteczniejsze działanie, co jest zgodne z ogólnym celem art. 15 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008.
- (29) W zakresie, w jakim środki stanowią usunięcie ograniczenia dotyczącego dostępu do i z portu lotniczego Linate, w celu umożliwienia liniom lotniczym zwiększenia efektywności oraz wyboru w ustalaniu ich rozkładów lotów zgodnie z potrzebami pasażerów, nie budzą one wątpliwości co do ich proporcjonalności.
- (30) Najczęściej powtarzająca się uwaga przedstawiana przez zainteresowane strony dotyczy konsultacji przeprowadzonych przez władze włoskie.
- (31) W tym względzie należy przypomnieć, że art. 19 ust. 2 nie określa szczegółowo, w jaki sposób tego rodzaju konsultacje powinny się odbywać, ale wynika z niego, iż konsultacje te muszą mieć istotne znaczenie.
- (32) Jeśli chodzi o obecną sprawę, Komisja zauważa, że władze włoskie zorganizowały trzy spotkania, podczas których zainteresowane strony miały możliwość zaprezentowania własnych poglądów na temat tych środków. Chociaż, jak twierdziły niektóre zainteresowane strony, dwa spośród tych trzech spotkań zostały zapowiedziane z krótkim wyprzedzeniem, to trzecie spotkanie zostało przełożone na wniosek zainteresowanych stron, aby umożliwić udział ich odpowiednich przedstawicieli. Ponadto władze włoskie przedstawiły Komisji protokoły z tych trzech spotkań, które wskazują, że strony przedstawiły swoje stanowiska władzom włoskim.
- (33) Ze względu na to, że zainteresowane strony zostały powiadomione o nowych środkach i miały możliwość konstruktywnego przedstawienia odpowiednich uwag na temat tych środków, Komisja uważa, że Włochy zastosowały się do wymogu przeprowadzenia konsultacji określonego w art. 19 ust. 2.

6. WNIOSEK

- (34) Podsumowując, Komisja uważa, że planowana zmiana zasad podziału ruchu lotniczego jest zgodna z art. 19 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008.
- (35) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu Doradczego, o którym mowa w art. 25 rozporządzenia,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Środki przewidziane w nowym projekcie dekretu, przedłożone Komisji w dniu 13 maja 2016 r., zostają niniejszym zatwierdzone.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Włoskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 16 listopada 2016 r.

W imieniu Komisji
Violeta BULC
Członek Komisji
