

DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2015/2415 DA COMISSÃO**de 17 de dezembro de 2015****relativa à aprovação, ao abrigo do artigo 19.º, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, das regras de distribuição de tráfego alteradas relativas aos aeroportos de Milão-Malpensa, Milão-Linate e Orio al Serio (Bérgamo)***[notificada com o número C(2015) 9177]***(Apenas faz fé o texto em língua italiana)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 19.º, n.º 3,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Por carta de 21 de abril de 2015, recebida pela Comissão em 21 de abril de 2015, as autoridades italianas informaram a Comissão, ao abrigo do artigo 19.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Decreto Ministerial n.º 395, de 1 de outubro de 2014, que altera o Decreto n.º 15, de 3 de março de 2000, relativo à distribuição do tráfego aéreo no sistema aeroportuário de Milão, conforme alterado ⁽²⁾ (seguidamente designado o «Decreto Lupi»). Por cartas de 5 de novembro de 2014 e de 18 de março de 2015, as autoridades italianas facultaram informações complementares sobre o Decreto Lupi. A Comissão solicitou informações adicionais por carta datada de 5 de setembro de 2015, à qual as autoridades italianas responderam por carta de 25 de setembro de 2015.
- (2) O sistema aeroportuário de Milão inclui os aeroportos de Malpensa, Linate e Orio al Serio (Bérgamo).

2. ANTECEDENTES E DESCRIÇÃO DA MEDIDA**2.1. Decreto Bersani e Decreto Bersani 2**

- (3) Por decisão da Comissão de 21 de dezembro de 2000 ⁽³⁾, a Comissão declarou que as regras de distribuição do tráfego relativas ao sistema aeroportuário de Milão estabelecidas no Decreto do Ministro das Infraestruturas e dos Transportes de 3 de março de 2000 ⁽⁴⁾ (seguidamente designado «Decreto Bersani») eram compatíveis com o Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho ⁽⁵⁾. O referido regulamento foi posteriormente revogado e substituído pelo Regulamento (CE) n.º 1008/2008. A decisão da Comissão foi tomada sob reserva de as referidas regras serem alteradas conforme indicado pelas autoridades italianas numa carta de 4 de dezembro de 2000. Esta alteração foi efetuada através de Decreto do Ministro das Infraestruturas e dos Transportes de 5 de janeiro de 2001 ⁽⁶⁾ (seguidamente designado «Decreto Bersani 2»).
- (4) O objetivo do Decreto Bersani e do Decreto Bersani 2 era assegurar a realização do pleno potencial de desenvolvimento do aeroporto de Milão-Malpensa como uma plataforma de correspondência (*hub*) internacional, descrevendo simultaneamente o aeroporto de Milão-Linate como uma infraestrutura de serviços de ponto a ponto. O Decreto Bersani e o Decreto Bersani 2 continham várias disposições para esse efeito. Em especial, impuseram, no aeroporto de Milão-Linate, limitações ao número de serviços diários de ida e volta para os aeroportos da UE identificados com base no volume de tráfego de passageiros, do seguinte modo:
- Um serviço de ida e volta diário por transportadora para rotas com um tráfego entre 350 000 e 700 000 passageiros;
 - Dois serviços de ida e volta diários por transportadora para rotas com um tráfego entre 700 000 e 1 400 000 passageiros;

⁽¹⁾ JO L 293 de 31.10.2008, p. 3.

⁽²⁾ Jornal Oficial da República Italiana n.º 237 de 11 de outubro de 2014.

⁽³⁾ JO L 58 de 28.2.2001, p. 29.

⁽⁴⁾ Jornal Oficial da República Italiana n.º 60 de 13 de março de 2000.

⁽⁵⁾ Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho, de 23 de julho de 1992, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias. (JO L 240 de 24.8.1992, p. 8). No que diz respeito a esta revogação, ver o artigo 27.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽⁶⁾ Jornal Oficial da República Italiana n.º 14 de 18 de janeiro de 2001.

- Três serviços de ida e volta diários por transportadora para rotas com um tráfego entre 1 400 000 e 2 800 000 passageiros;
 - Sem qualquer limite para rotas com um tráfego superior a 2 800 000 passageiros;
- (5) As transportadoras comunitárias podem operar a partir de Linate, de acordo com as modalidades referidas supra, um serviço de ida e volta diário utilizando duas faixas horárias para sistemas aeroportuários ou simples escalas situadas nas regiões do «Objetivo 1» que, durante o ano civil de 1999, tenham gerado no sistema aeroportuário de Milão um tráfego de passageiros inferior a 350 000 unidades.
- (6) O Decreto Bersani 2 estabelece que todas as capitais europeias terão, pelo menos, uma frequência de ida e volta por dia de ligação com o aeroporto de Linate e que os aeroportos comunitários cujo tráfego anual tenha sido superior a 40 milhões de passageiros em 1999 terão ligações com o aeroporto de Linate à razão de, no mínimo, duas frequências de ida e volta por dia.
- (7) O Decreto Bersani e o Decreto Bersani 2 limitaram também o aeroporto de Milão-Linate a aeronaves de corredor único para as ligações regulares de ponto a ponto apenas na UE.

2.2. Decreto Lupi

- (8) O Decreto Lupi altera o Decreto Bersani e o Decreto Bersani 2, eliminando todas as limitações impostas ao aeroporto de Milão-Linate relativamente ao número de serviços diários de ida e volta para aeroportos da UE identificados com base no volume de tráfego de passageiros. As outras limitações impostas no aeroporto de Milão-Linate (aeronaves de corredor único, ligações regulares de ponto a ponto no interior da UE) continuam em vigor.
- (9) As autoridades italianas explicaram que a razão para esta alteração tinha sido a necessidade de abolir as restrições baseadas em critérios que estão atualmente obsoletos e deixaram de ser pertinentes e de permitir aos operadores titulares de faixas horárias no aeroporto de Milão-Linate utilizá-las da forma mais eficaz possível. Tal deveria contribuir para tornar o sistema aeroportuário da Itália e da Europa mais eficiente, tanto para as empresas como para os passageiros.
- (10) O Decreto Lupi (Decreto Ministerial n.º 395) foi assinado em 1 de outubro e publicado em 11 de outubro de 2014, ou seja, pouco antes do início do período de programação de horários da IATA para o inverno de 2014-2015, que teve início em 26 de outubro de 2014. O Decreto Lupi é aplicável desde o início da temporada de tráfego do inverno de 2014/2015.
- (11) A Itália não consultou as partes interessadas antes da adoção do Decreto Lupi.

3. OBSERVAÇÕES APRESENTADAS À COMISSÃO PELAS PARTES INTERESSADAS

- (12) A Comissão publicou um resumo das regras de distribuição do tráfego alteradas notificadas pelas autoridades italianas no *Jornal Oficial da União Europeia* ⁽¹⁾ e convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações.
- (13) A Comissão recebeu observações de duas partes interessadas que preferiram manter o anonimato. A Comissão enviou um resumo das observações às autoridades italianas para lhes permitir apresentar as suas observações.

3.1. Primeira parte interessada

- (14) A primeira parte interessada declarou que as autoridades italianas não tinham consultado todas as companhias aéreas ou aeroportos em causa sobre a alteração das regras de distribuição do tráfego antes da sua adoção. Por conseguinte, de acordo com a mesma parte interessada, apenas algumas companhias aéreas que tinham tido conhecimento das alterações iminentes puderam utilizar a flexibilidade introduzida pelo novo Decreto e elaborar a sua programação em conformidade em tempo útil para o início do período de programação de horários do inverno de 2014/2015.
- (15) A primeira parte interessada também salientou que as autoridades italianas não respeitaram as suas obrigações estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 1008/2008 de não aplicarem alterações às regras de distribuição do tráfego antes da aprovação da Comissão.

⁽¹⁾ JO C 183 de 4.6.2015, p. 4.

- (16) Além disso, a primeira parte interessada levantou igualmente a questão da atribuição de faixas horárias no aeroporto de Milão-Linate.

3.2. Segunda parte interessada

- (17) A segunda parte interessada indicou que o calendário de adoção do Decreto Lupi permitiu a algumas companhias aéreas introduzir novas rotas a partir de Linate, com efeitos imediatos, sem a realização de qualquer consulta adequada das outras companhias aéreas que operam no aeroporto de Linate e sem sequer lhes ter sido facultada qualquer informação prévia.
- (18) A segunda parte interessada também salientou que a notificação à Comissão do Decreto Lupi foi recebida mais de 7 meses após a sua publicação.
- (19) Além disso, a segunda parte interessada considerou que o Decreto Lupi constitui uma vantagem específica para a *Etihad*, a *Alitalia* e seus parceiros europeus (*European Equity Partners*) uma vez que a *Alitalia* detém a grande maioria das faixas horárias e que o Decreto Lupi poderá resultar em distorções graves da concorrência em favor da *Alitalia*. A segunda parte interessada solicitou à Comissão a revogação imediata do Decreto Lupi.

4. DISPOSIÇÕES DO ARTIGO 19.º DO REGULAMENTO (CE) N.º 1008/2008

- (20) O artigo 19.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 estabelece que um Estado-Membro, após consulta das partes interessadas, pode regular, sem discriminação baseada nos destinos no território comunitário nem na nacionalidade ou na identidade das transportadoras aéreas, a distribuição do tráfego entre aeroportos que sirvam a mesma cidade ou conurbação. As condições específicas para a distribuição do tráfego são estabelecidas no mesmo número.
- (21) O artigo 19.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 estabelece que o Estado-Membro interessado informa a Comissão da sua intenção de regular a distribuição do tráfego aéreo ou de alterar a regra de distribuição do tráfego em vigor. Estabelece também que a Comissão analisa a aplicação do artigo 19.º, n.º 2, e, no prazo de seis meses a contar da receção da informação dos Estados-Membros após solicitação de parecer do comité previsto no artigo 25.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, decide se o Estado-Membro pode ou não aplicar essas medidas. Acrescenta ainda que a Comissão publica a sua decisão no *Jornal Oficial da União Europeia*, não podendo as medidas ser aplicadas antes da publicação da aprovação da Comissão.

5. AVALIAÇÃO

- (22) O Decreto Lupi altera as regras de distribuição do tráfego aplicáveis ao sistema aeroportuário de Milão, eliminando limitações no aeroporto de Linate quanto ao número de serviços diários de ida e volta para aeroportos da UE identificados com base no volume de tráfego de passageiros. Constitui, por conseguinte, uma alteração a uma regra de distribuição do tráfego em vigor, na aceção do artigo 19.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.
- (23) As autoridades italianas consideram que o Decreto Lupi não constitui uma alteração às atuais regras de distribuição do tráfego, dado que o referido decreto não foi considerado uma medida destinada a alterar o tráfego aéreo no sistema aeroportuário de Milão. O Decreto Lupi apenas elimina uma restrição à prestação de serviços.
- (24) A Comissão não concorda com este argumento. As limitações ao número de serviços diários de ida e volta para aeroportos da UE identificados com base no volume de tráfego de passageiros fazem parte de uma regra de distribuição do tráfego que visa atribuir serviços aéreos que ultrapassam os limites previstos para outro aeroporto do sistema aeroportuário de Milão. A Comissão aprovou esta regra de distribuição do tráfego em 2000. A supressão de um elemento desta regra de distribuição constitui, por conseguinte, uma alteração a essa mesma regra.
- (25) As autoridades italianas não consultaram as partes interessadas antes da adoção do Decreto Lupi. Por conseguinte, não cumpriram a obrigação de consulta estabelecida no artigo 19.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.
- (26) As autoridades italianas consideram que não tinham necessidade de consultar as partes terceiras interessadas uma vez que o artigo 19.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 apenas exigiria a consulta às partes interessadas quando o Estado-Membro tem a intenção de «regular» o tráfego, ou seja, antes de criar uma regra de distribuição do tráfego, mas não no caso da sua alteração. A Comissão não está de acordo com esta fundamentação. A

alteração de uma regra de distribuição do tráfego significa que a regra, após a alteração, é diferente da aplicável anteriormente. Tendo em conta a razão de ser do artigo 19.º, a alteração (pretendida) da situação jurídica não é fundamentalmente diferente da alteração decorrente da introdução de uma nova regra. A referida alteração da situação jurídica constitui, por si mesma, justificação da obrigação das autoridades nacionais de consultar as partes interessadas, tal como está subjacente ao dever das autoridades de notificar o assunto à Comissão. Por conseguinte, o termo «regular» no artigo 19.º, n.º 2, deve ser entendido como abrangendo também a alteração das regras de distribuição do tráfego.

- (27) As autoridades italianas argumentam que não era necessária uma consulta, numa perspetiva de substância, uma vez que todas as transportadoras aéreas com faixas horárias no aeroporto de Linate ficariam igualmente beneficiadas com o Decreto Lupi. A Comissão observa que este argumento antecipa as possíveis conclusões a tirar à luz das observações que as partes interessadas têm o direito de apresentar. Por definição, não pode anular a obrigação da Itália de consultar as partes interessadas antes de tirar quaisquer conclusões.
- (28) As autoridades italianas indicaram que estão dispostas a proceder agora a uma consulta. Importa todavia, por questões de clareza, sublinhar que uma tal consulta teria de ser seguida de um novo ato, a adotar em função das observações apresentadas. Este novo ato continua a ser indispensável, mesmo que, na sequência da consulta, as autoridades italianas devam continuar a considerar que a regra, conforme alterada pelo Decreto Lupi, é adequada.

6. CONCLUSÃO

- (29) Contrariamente ao disposto no artigo 19.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, as autoridades italianas não consultaram as partes interessadas antes de alterarem as regras de distribuição do tráfego aplicáveis ao sistema aeroportuário de Milão.
- (30) As medidas previstas no Decreto Ministerial n.º 395, de 1 de outubro de 2014, que altera o Decreto n.º 15, de 3 de março de 2000, relativo à distribuição do tráfego aéreo no sistema aeroportuário de Milão, conforme alterado, notificado à Comissão em 21 de abril de 2015, não podem, por conseguinte, ser aprovadas.
- (31) A presente decisão está em conformidade com o parecer do Comité referido no artigo 25.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

É recusada a aprovação das medidas previstas no Decreto Ministerial n.º 395, de 1 de outubro de 2014, que altera o Decreto n.º 15, de 3 de março de 2000, relativo à distribuição do tráfego aéreo no sistema aeroportuário de Milão, notificado à Comissão em 21 de abril de 2015.

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a República Italiana.

Feito em Bruxelas, em 17 de dezembro de 2015.

Pela Comissão
Violeta BULC
Membro da Comissão