

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT (EU) 2015/2415**av den 17 december 2015****om godkännande i enlighet med artikel 19 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om ändrade regler för fördelning av trafik mellan flygplatserna Milano Malpensa och Milano Linate och Orio al Serio (Bergamo)**

[delgivet med nr C(2015) 9177]

(Endast den italienska texten är giltig)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR BESLUTAT FÖLJANDE

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om införande av gemensamma skyddsregler för lufttrafik i gemenskapen ⁽¹⁾, särskilt artikel 19.3, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

- (1) Genom en skrivelse av den 21 april 2015, som ankom till kommissionen den 21 april 2015 informerade de italienska myndigheterna kommissionen, i enlighet med artikel 19.3 i förordning (EG) nr 1008/2008, om ministerdekret nr 395 av den 1 oktober 2014 om ändring av dekret nr 15 av den 3 mars 2000 om fördelning av trafik inom Milanos flygplatssystem, i dess ändrade lydelse ⁽²⁾ (nedan kallat *Lupidekretet*). Genom skrivelser av den 5 november 2014 och den 18 mars 2015 tillhandahöll de italienska myndigheterna närmare upplysningar om *Lupidekretet*. Genom en skrivelse av den 5 september 2015 begärde kommissionen ytterligare upplysningar, som Italien tillhandahöll genom en skrivelse av den 25 september 2015.
- (2) Milanos flygplatssystem omfattar flygplatserna Malpensa, Linate och Orio al Serio (Bergamo).

2. BAKGRUNDSINFORMATION OCH BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN**2.1 Bersanidekretet och Bersani 2-dekretet**

- (3) Genom sitt beslut av den 21 december 2000 ⁽³⁾ förklarade kommissionen reglerna om fördelning av trafik för Milanos flygplatssystem i dekretet från ministeriet för infrastruktur och transport av den 3 mars 2000 ⁽⁴⁾ (nedan kallat *Bersanidekretet*) för förenliga med rådets förordning (EEG) nr 2408/92 ⁽⁵⁾. Denna förordning har sedan upphävts och ersatts av förordning (EG) nr 1008/2008. Kommissionens beslut var avhängigt av att dessa regler ändrats i enlighet med de italienska myndigheternas uppgifter i en skrivelse av den 4 december 2000. Denna ändring gjordes genom dekretet från ministeriet för infrastruktur och transport av den 5 januari 2001 ⁽⁶⁾ (nedan kallat *Bersani 2-dekretet*).
- (4) Syftet med Bersanidekretet och Bersani 2-dekretet var att tillvarata Milanoflygplatsen Malpensas fulla utvecklingspotential som internationell knutpunkt, samtidigt som Milanoflygplatsen Linate i dekreten beskrivs som en plats för direkttrafik. Därför omfattade Bersanidekretet och Bersani 2-dekretet flera bestämmelser, som för Milanoflygplatsen Linates vidkommande främst gällde begräsningar av antalet dagliga tur och retur-flygningar till EU-flygplatser identifierade på grundval av passagerarvolymen enligt följande:
 - En tur och retur-flygning om dagen per trafikföretag för rutter med en trafikvolym på 350 000–700 000 passagerare.
 - Två tur och retur-flygning om dagen per trafikföretag för rutter med en trafikvolym på 700 000–1 400 000 passagerare.

⁽¹⁾ EGT L 293, 31.10.2008, s. 3.⁽²⁾ Italiens officiella tidning nr 237 av den 11 oktober 2014.⁽³⁾ EGT L 58, 28.2.2001, s. 29.⁽⁴⁾ Italiens officiella tidning nr 60 av den 13 mars 2000.⁽⁵⁾ Rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen (EGT L 240, 24.8.1992, s. 8). Vad gäller detta upphävande, se artikel 27 i förordning (EG) nr 1008/2008.⁽⁶⁾ Italiens officiella tidning nr 14 av den 18 januari 2001.

- Tre tur och retur-flygningar om dagen per trafikföretag för rutter med en trafikvolym på 1 400 000–2 800 000 passagerare.
 - Ingen gräns för rutter med en trafikvolym som överstiger 2 800 000 passagerare.
- (5) Från Linate får EG-lufttrafikföretag, enligt ovanstående bestämmelser, dagligen utöva tur och retur-trafik med en avgångs- och en ankomsttid till flygplatssystem eller enskilda flygplatser i mål 1-regioner som under kalenderåret 1999 registrerade passagerartrafik med färre än 350 000 enheter i Milanos flygplatssystem.
- (6) I Bersani 2-dekretet anges att alla europeiska huvudstäder kommer att ha minst en daglig tur och retur-förbindelse med Linate och att gemenskapsflygplatser med en årlig trafik som över 40 miljoner passagerare år 1999 kommer att anslutas till Linate med minst två dagliga tur och retur-förbindelser,
- (7) I Bersanidekretet och Bersani 2-dekretet angavs också att Milanoflygplatsen Linate endast får trafikeras av luftfartyg med en mittgång för reguljära direktförbindelser inom EU.

2.2 Lupidekretet

- (8) Genom Lupidekretet ändras Bersanidekretet och Bersani 2-dekretet genom ett hävande av alla begränsningar av antalet dagliga tur och retur-flygningar till EU-flygplatser som identifierats utifrån passagerartrafikens volym på Milanoflygplatsen Linate. Övriga begränsningar för Milanoflygplatsen Linate (luftfartyg med en mittgång, reguljära direktförbindelser inom EU) kvarstår.
- (9) De italienska myndigheterna förklarade att anledningen till denna förändring var behovet av att avskaffa begränsningar som grundar sig på numera föråldrade och inte längre lämpliga kriterier, samt att låta operatörer som innehar ankomst- och avgångstider vid Milanoflygplatsen Linate använda dem så effektivt som möjligt. Detta torde bidra till att effektivisera Italiens och Europas flygplatssystem både för företag och passagerare.
- (10) Lupidekretet (dekret nr 395) undertecknades den 1 oktober och offentliggjordes den 11 oktober 2014, strax före början av IATA:s tidtabellsperiod för vintern 2014–2015, som inleddes den 26 oktober 2014. Lupidekretet är tillämpligt sedan början av tidtabellsperioden för vintern 2014–2015.
- (11) Italien samrådde inte med berörda parter före antagandet av Lupidekretet.

3. YTTRANDEN SOM INKOMMIT TILL KOMMISSIONEN FRÅN BERÖRDA PARTER

- (12) Kommissionen offentliggjorde en sammanfattning av de ändrade reglerna om fördelning av trafik som anmälts av de italienska myndigheterna i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽¹⁾ och uppmanade berörda parter att inkomma med synpunkter.
- (13) Kommissionen mottog synpunkter från två berörda parter, som önskade förbli anonyma. Kommissionen skickade en sammanfattning av synpunkterna till de italienska myndigheterna för att de italienska myndigheterna skulle kunna lämna synpunkter.

3.1 Den första berörda parten

- (14) Den första berörda parten hävdar att de italienska myndigheterna inte samrått med alla berörda flygbolag eller flygplatser om de ändrade reglerna för trafikfördelning innan de antogs. Enligt samma berörda part kunde endast vissa flygbolag som fått kännedom om de förestående förändringarna utnyttja den flexibilitet som infördes genom det nya dekretet och planera med hänsyn till detta i tillräckligt god tid före vinterflygsäsongen 2014–2015.
- (15) Den första berörda parten påpekade också att de italienska myndigheterna inte fullgjort sina skyldigheter och att förordning (EG) nr 1008/2008 inte gäller ändringar av regler för trafikfördelning före kommissionens godkännande.

⁽¹⁾ EUT C 183, 4.6.2015, s. 4.

- (16) Den första berörda parten tog också upp frågan om tilldelning av ankomst- och avgångstider vid Milanoflygplatsen Linate.

3.2 Den andra berörda parten

- (17) Den andra berörda part menade att tidpunkten för antagandet av Lupidekretet tillät vissa lufttrafikföretag att införa nya flyglinjer från Linate med omedelbar verkan, utan att något vederbörligt samråd med de övriga flygbolag som bedriver trafik från Linateflygplatsen ägt rum eller ens innan de fått ta del av uppgifterna,
- (18) Den andra berörda parten framhöll också att kommissionen underrättats om Lupidekretet över sju månader efter offentliggörandet.
- (19) Den andra berörda parten ansåg dessutom att Lupidekretet ger Etihad, Alitalia och de europeiska medlemmarna av deras flygallians en särskild fördel, eftersom Alitalia förfogar över de flesta ankomst- och avgångstiderna och att dekretet därför har potential att allvarligt snedvrیدا konkurrensen till förmån för Alitalia. Den andra berörda parten uppmanade kommissionen att omedelbart upphäva Lupidekretet.

4. BESTÄMMELSERNA I ARTIKEL 19 I FÖRORDNING (EG) nr 1008/2008

- (20) Enligt artikel 19.2 i förordning (EG) nr 1008/2008 får en medlemsstat, efter samråd med berörda parter, reglera fördelningen av flygtrafiken mellan flygplatser, om detta sker utan särbehandling av destinationer inom gemenskapen eller på grundval av lufttrafikföretagets nationalitet eller identitet, om flygplatserna betjänar samma stad eller tätortsområde. Särskilda villkor för fördelning av trafik som anges i samma punkt.
- (21) I artikel 19.3 i förordning (EG) nr 1008/2008 föreskrivs att en berörd medlemsstat ska informera kommissionen om sin avsikt att reglera fördelningen av lufttrafik eller att ändra en befintlig regel för trafikfördelning. Där föreskrivs också att kommissionen ska granska tillämpningen av artikel 19.2 och, inom sex månader efter mottagandet av uppgifterna från medlemsstaterna, och efter att ha bett den kommitté som inrättats genom artikel 25 i förordning (EG) nr 1008/2008 om dess synpunkter, besluta huruvida medlemsstaten får tillämpa åtgärderna eller ej. Därtill sägs att kommissionen ska offentliggöra sitt beslut i *Europeiska unionens officiella tidning* och att åtgärderna inte får tillämpas före offentliggörandet av kommissionens godkännande.

5. BEDÖMNING

- (22) Genom Lupidekretet ändras reglerna om trafikfördelning för Milanos flygplatssystem genom att begränsningar på Linateflygplatsen undanröjs för antalet dagliga flygningar tur och retur till EU-flygplatser som identifierats på grundval av passagerartrafikvolymen. Därför utgör detta en ändring av en befintlig regel för trafikfördelning i den mening som avses i artikel 19.3 i förordning (EG) nr 1008/2008.
- (23) De italienska myndigheterna anser att Lupidekretet inte utgör en ändring av befintliga regler för trafikfördelning, eftersom de inte anser att Lupidekretet är en åtgärd som syftar till att ändra flygtrafiken inom Milanos flygplatssystem. Lupidekretet innebär endast en begränsning av tillhandahållandet av tjänster.
- (24) Kommissionen kan inte instämma i detta argument. De begränsningar av antalet dagliga tur och retur-flygningar till EU-flygplatser som fastställts på grundval av passagerartrafikens volym utgör en del av en regel för trafikfördelning om att fördela den över begränsningarna överskjutande lufttrafiken till en annan flygplats inom Milanos flygplatssystem. Kommissionen godkände denna regel för trafikfördelning år 2000. Om en del av denna regel om fördelning av trafik upphävs, innebär det således en ändring av den regeln.
- (25) De italienska myndigheterna samrådde inte med berörda parter före antagandet av Lupidekretet. De har därför underlåtit att uppfylla den skyldighet att göra detta som anges i artikel 19.2 i förordning (EG) nr 1008/2008.
- (26) De italienska myndigheterna anser att de inte behövde samråda med tredjeparter eftersom artikel 19.2 i förordning (EG) nr 1008/2008 enligt dem endast föreskriver samråd med berörda parter när medlemsstaten avser att "reglera" trafik, dvs. innan man inrättar en regel om fördelning av trafik, men inte i fall av ändring. Kommissionen håller inte med om detta resonemang. Ändringen av en regel om fördelning av trafik innebär att

regeln efter ändringen är annorlunda än den som tillämpades tidigare. Med beaktande av syftet med artikel 19 är en sådan (planerad) förändring av rättsläget inte väsentligt annorlunda än den ändring som gjorts genom införande av en ny regel. Denna förändring av rättsläget är själva skälet till de nationella myndigheternas skyldighet att samråda med berörda parter, på samma sätt som det är myndigheternas skyldighet att anmäla ärendet till kommissionen. Således måste termen "reglera" i artikel 19.2 tolkas på så sätt att den även omfattar ändring av reglerna om fördelning av trafik.

- (27) De italienska myndigheterna hävdar att det inte fanns några konkreta skäl till samråd, eftersom alla lufttrafikföretag som förfogar över ankomst- och avgångstider vid Linateflygplatsen gynnades lika av Lupidekretet. Kommissionen noterar att detta resonemang föregriper de eventuella slutsatser som kan komma att dras mot bakgrund av de synpunkter som berörda parter har rätt att lämna. Den kan per definition inte upphäva Italiens skyldighet att samråda med berörda parter innan några slutsatser dras.
- (28) De italienska myndigheterna har angivit att de är beredda att genomföra ett samråd nu. För tydlighetens skull ska det dock understrykas att ett sådant samråd egentligen kräver en ny lag, som bör antas mot bakgrund av de synpunkter som lämnats. En sådan ny rättsakt skulle vara oundgänglig även om de italienska myndigheterna, efter samrådet, fortsatt skulle anse att regeln i dess ändrade lydelse enligt Lupidekretet är korrekt.

6. SLUTSATS

- (29) I strid med artikel 19.2 i förordning (EG) nr 1008/2008, har de italienska myndigheterna underlåtit att samråda med berörda parter före ändringen av reglerna om fördelning av trafik för Milanos flygplatssystem.
- (30) De åtgärder som föreskrivs i ministerdekret nr 395 av den 1 oktober 2014 om ändring av dekret nr 15 av den 3 mars 2000 om trafikfördelning inom Milanos flygplatssystem, i dess ändrade lydelse, som anmäldes till kommissionen den 21 april 2015, kan därför inte godkännas.
- (31) Detta beslut är förenligt med yttrandet från den kommitté som avses i artikel 25 i förordning (EG) nr 1008/2008.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Godkännande av de åtgärder som föreskrivs i ministerdekret nr 395 av den 1 oktober 2014 om ändring av dekret nr 15 av den 3 mars 2000 om trafikfördelning inom Milanos flygplatssystem, som anmäldes till kommissionen den 21 april 2015, skall härigenom nekas.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Republiken Italien.

Utfärdat i Bryssel den 17 december 2015.

På kommissionens vägnar
Viljoeta BULC
Ledamot av kommissionen