II

(Retsakter vedtaget i henhold til traktaterne om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab/Euratom, hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

AFGØRELSER OG BESLUTNINGER

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 23. april 2007

om forpligtelse til offentlig tjeneste på visse ruter fra og til Sardinien i medfør af artikel 4 i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftrummet inden for Fællesskabet

(meddelt under nummer K(2007) 1712)

(Kun den italienske udgave er autentisk)

(2007/332/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet [1], særlig artikel 4, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger:

I. BAGGRUNDEN

(1) Den 27. januar og den 28. februar 2006 forelagde Den Italienske Republik Kommissionen dekret nr. 35 og 36 af 29. december 2005 fra ministeriet for infrastruktur og transport (offentliggjort i *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* den 11.1.2006) (dekret nr. 35 og 36) om indførelse af forpligtelse til offentlig tjeneste for i alt 16 ruter mellem Sardiniens tre lufthavne og en række nationale lufthavne og anmodede Kommissionen om at offentliggøre en bekendtgørelse i *Den Europæiske Unions Tidende* i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, litra a), i forordning (EØF) nr. 2408/92 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftrummet inden for Fællesskabet (forordningen).

(2) I brevet af 28. februar 2006 præciserede Den Italienske Republik følgende:

— Dekret nr. 36 var ændret ved dekret af 8. februar 2006 angående hyppighed, flyvetider og kapacitet på ruten Cagliari-Torino.

— Den anmodede også om, at der i *Den Europæiske Unions Tidende*, C-udgaven, blev offentliggjort en bekendtgørelse om, at hvis der ikke inden 30 dage fra offentliggørelsen af forpligtelsen til offentlig tjeneste er noget luftfartsselskab, der har accepteret at påbegynde ruteflyvning på hver af de i dekret nr. 36 nævnte ruter i henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste og uden økonomisk kompensation, kan Italien efter proceduren i forordningens artikel 4, stk. 1, litra d), begrænse adgangen til hver af disse ruter til et enkelt luftfartsselskab og — efter udbud — give luftfartsselskabet retten til at beflyve ruterne under overholdelse af forordningens bestemmelser.

(3) Kommissionen offentliggjorde den 24. marts 2006 i en meddelelse i *Den Europæiske Unions Tidende* [2] om de i dekret nr. 35 fastsatte forpligtelser til offentlig tjeneste på følgende seks ruter:

— Alghero/Rom og Rom/Alghero

— Alghero/Milano og Milano/Alghero

— Cagliari/Rom og Rom/Cagliari

[1] EFT L 240 af 24.8.1992, s. 8. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 1791/2006 (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 1).

[2] EUT C 72 af 24.3.2006, s. 4.

— Cagliari/Milano og Milano/Cagliari

— Olbia/Rom og Rom/Olbia

— Olbia/Milano og Milano/Olbia.

(4) Kommissionen offentliggjorde den 21. april 2006 en meddelelse i *Den Europæiske Unions Tidende* ([1]) om de i dekret nr. 36 fastsatte forpligtelser til offentlig tjeneste på følgende ti ruter:

— Alghero/Bologna og Bologna/Alghero

— Alghero/Torino og Torino/Alghero

— Cagliari/Bologna og Bologna/Cagliari

— Cagliari/Firenze og Firenze/Cagliari

— Cagliari/Torino og Torino/Cagliari

— Cagliari/Verona og Verona/Cagliari

— Cagliari/Napoli og Napoli/Cagliari

— Cagliari/Palermo og Palermo/Cagliari

— Olbia/Bologna og Bologna/Olbia

— Olbia/Verona og Verona/Olbia.

(5) Kommissionen offentliggjorde den 22. april 2006 i *Den Europæiske Unions Tidende* ([2]) det udbud, Italien havde iværksat vedrørende de i dekret nr. 36 fastsatte forpligtelser til offentlig tjeneste. Her hedder det, at Den Italienske Republik for hver af de i dekretet omhandlede ti ruter agter at anvende proceduren i forordningens artikel 4, stk. 1, litra d), såfremt ingen luftfartsselskaber opfylder forpligtelsen til offentlig tjeneste på disse ruter.

(6) Hovedelementerne i forpligtelserne til offentlig tjeneste offentliggjort den 24. marts og den 21. april 2006 er:

— Ruteparret Alghero-Rom og Alghero-Milano og ruteparret Olbia-Rom og Olbia-Milano udgør hver en samlet pakke, som interesserede luftfartsselskaber skal acceptere fuldstændigt, uden kompensation af nogen art eller oprindelse. Ruterne Cagliari-Rom og Cagliari-Milano skal derimod accepteres enkeltvis og fuldstændigt af interesserede luftfartsselskaber uden kompensation af nogen art eller oprindelse.

— Hver af de ti ruter, der er omhandlet i bekendtgørelsen af 21. april 2006, og de hertil hørende forpligtelser til offentlig tjeneste skal accepteres enkeltvis og fuldstændigt af de interesserede luftfartsselskaber.

— Det luftfartsselskab, som accepterer denne forpligtelse til offentlig tjeneste, skal stille garanti for sin tjeneste i en periode på mindst 36 måneder i træk og må ikke suspendere tjenesten uden et forudgående varsel på mindst seks måneder til ENAC (Ente Nazionale dell'Aviazione Civile) og den selvstyrende region Sardinien.

— Det luftfartsselskab (eller det primære luftfartsselskab), som påtager sig forpligtelserne til offentlig tjeneste, skal yde en finansiel garanti for korrekt gennemførelse og fortsættelse af tjenesten. Denne garanti skal beløbe sig til mindst 5 % af den samlede omsætning, beregnet af ENAC, hvad angår planlagte ruteflyvninger i den pågældende rutepakke. Den finansielle garanti udstedes til ENAC, som anvender sikkerheden til garanti for videreførelse af driften i tilfælde af ubegrundet indstilling heraf, og den vil bestå af 50 % bankgaranti, som kan aktiveres ved den første anmodning, og 50 % forsikringsgaranti.

— For at undgå overkapacitet, der, i betragtning af de pågældende lufthavnes begrænsninger og infrastrukturelle forhold, ville opstå, hvis flere luftfartsselskaber accepterer driften af samme rute, har ENAC til opgave, efter høring af den selvstyrende region Sardinien og i offentlighedens interesse, at bringe de berørte selskabers driftsprogrammer i overensstemmelse med de krav om offentlighedens bevægelighed, der ligger til grund for forpligtelsen til offentlig tjeneste. Denne indgriben skal tage udgangspunkt i en lige fordeling af ruterne og hyppighederne mellem de accepterende luftfartsselskaber, og også være baseret på transportmængden i den foregående toårsperiode for hver af luftfartsselskaberne på de pågældende ruter (eller rutepakker).

— Mindstehyppighed pr. dag, flyvetider og kapacitet, der skal tilbydes for hver rute, er specificeret i punkt 2 »FORPLIGTELSE TIL OFFENTLIG TJENESTE« i meddelelserne af 24. marts 2006 og 21. april 2006.

— De anvendte luftfartøjers mindstekapacitet er fastsat i punkt 3 »FLYTYPER, DER KAN ANVENDES PÅ DE FORSKELLIGE RUTER« i meddelelserne.

— Prisstrukturen på alle de berørte ruter er beskrevet i punkt 4 »BILLETPRISER« i meddelelserne. I begge meddelelsernes punkt 4.8 præciseres det i forbindelse med rabatpriser, at de luftfartsselskaber, som driver de berørte ruter, er lovmæssigt forpligtet til som minimum at anvende de gunstige billetpriser (som anført under i punkt 4 »BILLETPRISER«) til personer født på Sardinien, også selvom de ikke bor på Sardinien.

([1]) EUT C 93 af 21.4.2006, s. 13.
([2]) EUT C 95 af 22.4.2006, s. 9-27 og s. 30.

— Ifølge dekret nr. 35, der blev sendt til Kommissionen den 29. december 2005 og offentliggjort i *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* den 11. januar 2006, skulle forpligtelsen til offentlig tjeneste på de pågældende ruter træde i kraft den 31. marts 2006 og udløbe den 30. marts 2009. Den 28. februar 2006 meddelte de italienske myndigheder imidlertid Kommissionen, at de den 23. februar 2006 havde vedtaget et dekret, hvorved disse datoer er ændret til den 2. maj 2006 og den 1. maj 2009 (brev nr. 2321 fra Italiens Faste Repræsentation). Det er disse datoer, der er offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* af 24. marts 2006.

— Ifølge dekret nr. 36, der blev sendt til Kommissionen den 29. december 2005 og offentliggjort i *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* den 11. januar 2006 og i *Den Europæiske Unions Tidende* den 21. april 2006, skulle ikrafttrædelsen og udløbet af forpligtelsen til offentlig tjeneste på de pågældende ruter fastlægges på et senere tidspunkt. Derfor indeholdt offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* ikke nogen endelig start- og slutdato for forpligtelsen.

— De luftfartsselskaber, som har til hensigt at påtage sig forpligtelsen til offentlig tjeneste, skal fremlægge deres formelle godkendelse for den italienske kompetente myndighed senest 30 dage efter offentliggørelsen af forpligtelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

(7) Forud for indførelsen af forpligtelsen til offentlig tjeneste som omhandlet i denne beslutning havde Den Italienske Republik indført forpligtelse til offentlig tjeneste, ved dekret af 1. august 2000 og 21. december 2000, på seks ruter mellem lufthavnene på Sardinien og i Rom og Milano. Disse forpligtelser blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* den 7. oktober 2000 ([1]). I medfør af forordningens artikel 4, stk. 1, litra d), blev de berørte ruter givet i udbud med henblik på udvælgelse af luftfartsselskaber, der skulle have eneret på beflyvningen af ruterne samt en finansiel kompensation ([2]).

(8) Følgende luftfartsselskaber fik tilladelse til at beflyve ruterne i overensstemmelse med forpligtelsen til offentlig tjeneste:

— Alitalia på ruten Cagliari-Rom

— Air One på ruterne: Cagliari-Milano, Alghero-Milano og Alghero-Rom

— Meridiana på ruterne: Olbia-Rom og Olbia-Milano.

(9) Denne ordning har afløst de forpligtelser til offentlig tjeneste, der er indført ved det italienske dekret af 8. november 2004, offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* af 10. december 2004 ([3]). Efter en afgørelse truffet af Lazios regionale forvaltningsdomstol den 17. marts 2005 om delvis ophævelse af dekretet af 8. november 2004 meddelte de italienske myndigheder Kommissionen, at de havde »suspenderet« disse forpligtelser. Der blev offentliggjort en bekendtgørelse herom i *Den Europæiske Unions Tidende* af 1. juli 2005 ([4]). Den 6. december 2005 meddelte de italienske myndigheder Kommissionen, at dekretet af 8. november var ophævet med virkning fra den 15. november 2004.

II. **SAGSFORLØB**

(10) Kommissionen meddelte ved brev af 9. marts 2006 (registreret under nr. 204756) Den Italienske Republik sine tvivl vedrørende de forpligtelser til offentlig tjeneste, der var indført ved dekret nr. 35 og 36. Den anmodede om nærmere oplysninger om baggrunden for og betingelserne for gennemførelsen af forpligtelserne. Den Italienske Republik svarede i første omgang ved et brev ledsaget af et svarudkast den 22. marts 2006, derefter ved brev af 4. april 2006.

(11) Kommissionen anmodede den 27. april 2006 ENAC om yderligere oplysninger om den aktuelle gennemførelse af forpligtelserne til offentlig tjeneste, inden de nye forpligtelser trådte i kraft.

(12) ENAC bekræftede ved brev af 9. maj 2006, at den gældende ordning for forpligtelser til offentlig tjeneste fra Sardinien til Rom og Milano indtil den 2. maj 2006 var den samme som for året 2000, som stadig var gældende, eftersom dekretet fra 2004, som skulle ændre dem, var ophævet. Den nye ordning fastsat ved dekret nr. 35 finder anvendelse fra den 2. maj 2006. I svaret forklares det ligeledes, at forpligtelserne til offentlig tjeneste omfattede hele Milanos lufthavnssystem, som fastsat i offentliggørelsen fra 2000.

(13) Den 4. august 2006 besvarede Den Italienske Republik på ny Kommissionens brev af 9. marts med en række yderligere oplysninger, som imidlertid ikke indeholdt noget væsentlig nyt.

(14) Den 1. august 2006 traf Kommissionen på eget initiativ beslutning om at indlede en undersøgelse, jf. forordningens artikel 4, stk. 3 ([5]). Denne beslutning blev meddelt Den Italiensk Republik den 1. august 2006 (dokument nr. C(2006) 3516). I samme beslutning anmodede Kommissionen de italienske myndigheder om at besvare en række spørgsmål inden for en frist på en måned.

(15) De italienske myndigheder svarede ved brev af 31. august 2006, som dækkede en stor del af Kommissionens spørgsmål.

([1]) EFT C 284 af 7.10.2000, s. 16.
([2]) EFT C 51 af 16.2.2001, s. 12-22.
([3]) EUT C 306 af 10.12.2004, s. 6.
([4]) EUT C 161 af 1.7.2005, s. 10.
([5]) EUT L 215 af 5.8.2006, s. 31.

(16) Kommissionen anmodede ikke desto mindre Italiens Faste Repræsentation om yderligere oplysninger 2. oktober 2006.

(17) Den 6. oktober 2006 fremsendte Den Italiensk Republik et langt svar, hvori mange af Kommissionens yderligere spørgsmål blev besvaret.

(18) Den 17. oktober 2006 afholdt Kommissionen (afdeling TREN.F.1) et møde i Bruxelles med de italienske myndigheder (transportministeriet, Den Faste Repræsentation, Sardiniens regering og ENAC).

(19) Svaret bekræftede bl.a., at følgende ruter allerede blev befløjet i overensstemmelse med forpligtelsen til offentlig tjeneste, jf. forordningens artikel 4, stk. 1, litra a):

— Olbia-Rom: Meridiana

— Olbia-Milano: Meridiana

— Alghero-Rom: Air One

— Alghero-Milano: Air One

— Cagliari-Rom: Air One og Meridiana

— Cagliari-Milano: Air One og Meridiana

— Cagliari-Bologna: Meridiana

— Cagliari-Torino: Meridiana

— Cagliari-Verona: Meridiana

— Olbia-Bologna: Meridiana.

For de resterende seks ruter har ingen luftfartsselskaber derimod accepteret at beflyve ruterne efter ordningen i forordningens artikel 4, stk. 1, litra a). Den Italienske Republik agter derfor at udbyde dem i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, litra d). De deltagende luftfartsselskaber er på nuværende tidspunkt:

— Olbia-Verona: Meridiana

— Alghero-Bologna: Air One

— Alghero-Torino: Air One

— Cagliari-Firenze: Air One og Meridiana

— Cagliari-Napoli: Air One og Meridiana

— Cagliari-Palermo: Air One og Meridiana ([1]).

([1]) Jf. Den Italienske Regerings svar af 6.10.2006 og 15.11.2006 og ENAC's pressemeddelelse af 23.5.2006.

Den Italienske Republik har imidlertid forklaret, at den endnu ikke havde tildelt disse ruter som følge af den igangværende undersøgelse i Kommissionen.

III. **ANALYSE**

1. **Retlig baggrund**

(20) Retsreglerne for forpligtelser til offentlig tjeneste er fastlagt i forordning (EØF) nr. 2408/92, som opstiller betingelserne for anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for luftfartssektoren.

(21) Forpligtelsen til offentlig tjeneste defineres som en undtagelse fra princippet i forordningen, hvori det hedder, at »Medmindre andet følger af denne forordning, tillader den (de) berørte medlemsstat(er) EF-luftfartsselskaber at udøve trafikrettigheder på ruter inden for Fællesskabet« ([2]).

(22) Betingelserne for at kunne indføre en forpligtelse er fastsat i artikel 4. Den fortolkes strengt under overholdelse af princippene om ikke-forskelsbehandling og proportionalitet. Den skal være behørigt begrundet ud fra kriterierne i den nævnte artikel.

(23) Nærmere bestemt fastsættes det i retsreglerne om forpligtelse til offentlig tjeneste, at »en medlemsstat kan indføre en forpligtelse vedrørende ruteflyvning til en lufthavn i et yderområde eller et udviklingsområde eller på en rute med ringe trafik til en regional lufthavn, hvis ruten betragtes som vital for den økonomiske udvikling i det område, hvor lufthavnen er beliggende, i det omfang det er nødvendigt for at sikre passende ruteflyvning på ruten i overensstemmelse med fastsatte krav med hensyn til kontinuitet, regelmæssighed, kapacitet og prisfastsættelse, som luftfartsselskaberne ikke ville have påtaget sig, hvis de alene skulle tilgodese deres kommercielle interesser« ([3]).

(24) Om ruteflyvningen på en rute er passende, vurderes af medlemsstaterne »på grundlag af almene hensyn, muligheden for at anvende andre transportformer og disse transportformers evne til at opfylde det pågældende transportbehov, og den samlede virkning af indsatsen fra alle luftfartsselskaber, der beflyver eller agter at beflyve ruten« ([4]).

([2]) Forordning (EØF) nr. 2408/92, artikel 3, stk. 1.
([3]) Forordning (EØF) nr. 2408/92, artikel 4, stk. 1, litra a).
([4]) Forordning (EØF) nr. 2408/92, artikel 4, stk. 1, litra b).

(25) Artikel 4 indeholder en mekanisme i to faser: I en første fase (artikel 4, stk. 1, litra a)) indfører den berørte medlemsstat en forpligtelse til offentlig tjeneste på en eller flere ruter, og ruterne er åbne for alle EF-luftfartsselskaber, når blot de overholder den nævnte forpligtelse. Såfremt intet luftfartsselskab udtrykker ønske om at beflyve ruten i overensstemmelse med den forpligtelse til offentlig tjeneste, der gælder for ruten, kan medlemsstaten i anden fase (artikel 4, stk. 1, litra d)) begrænse adgangen til denne rute til blot ét luftfartsselskab i en periode på indtil tre år, som kan forlænges. Luftfartsselskabet udvælges på grundlag af en udbudsrunde på fællesskabsplan. Det udvalgte luftfartsselskab kan derefter få udbetalt en finansiel ydelse for at opfylde forpligtelsen til offentlig tjeneste.

(26) Ifølge artikel 4, stk. 3, har Kommissionen beføjelse til at beslutte, om en indført forpligtelse til offentlig tjeneste fortsat skal gælde — beslutningen træffes på grundlag af en undersøgelse, som Kommissionen gennemfører på anmodning af en medlemsstat eller på eget initiativ. Kommissionens beslutning meddeles Rådet og medlemsstaterne.

2. **Ruter, der kan komme i betragtning**

(27) Den Italienske Republik har begrundet indførelsen af forpligtelse til offentlig tjeneste med, at Sardinien er en ø og derfor har særlige udviklingsbehov.

(28) Endvidere har Sardiniens selvstyrende regering forpligtet sig til at fremme indbyggernes mobilitet. Forbindelserne mellem Sardinien og det italienske fastland er svingende alt efter årstiden, mens princippet om mobilitet burde sikre de sardiske indbyggere tilstrækkelige transportmuligheder hele året rundt. Herudover påpeger Italien, at der som følge af mangelen på passende infrastruktur er lange afstande og lange rejsetider mellem de forskellige sardiske lufthavne. Det er i øvrigt på dette grundlag, at Italien begrunder behovet for forpligtelse til offentlig tjeneste for de tre sardiske lufthavne.

(29) Kommissionen mener, at Sardinien kan betragtes som et yderområde, da det er en ø uden reelle alternative transportmuligheder.

(30) I øvrigt er Sardiniens udviklingsmæssige efterslæb i forhold til andre regioner vel dokumenteret: Sardiniens isolerede beliggenhed og øens sparsomme befolkning, hvortil kommer en kraftig udvandring, forklarer, hvorfor øen har et økonomisk efterslæb, som kan sammenlignes med det sydlige Italien (Mezzogiorno).

(31) Kommissionen er ikke ud fra de foreliggende oplysninger i tvivl om, at de berørte ruter er af vital betydning for regionen, som fremhævet af de italienske myndigheder.

3. **Er forpligtelsen til offentlig tjeneste passende?**

3.1. *Generelle overvejelser*

(32) Ifølge forordningens artikel 4, stk. 1, litra a), kan medlemsstaterne kun indføre forpligtelse til offentlig tjeneste, »hvis ruten betragtes som vital for den økonomiske udvikling i det område, hvor lufthavnen er beliggende, i det omfang det er nødvendigt for at sikre passende ruteflyvning på ruten i overensstemmelse med fastsatte krav med hensyn til kontinuitet, regelmæssighed, kapacitet og prisfastsættelse, som luftfartsselskaberne ikke ville have påtaget sig, hvis de alene skulle tilgodese deres kommercielle interesser«.

(33) Hvorvidt ruteflyvningen er passende, vurderes ud fra kriterierne i forordningens artikel 4, stk. 1, litra b):

— almene hensyn

— muligheden for at anvende andre transportformer, navnlig hvor det drejer sig om ø-områder, og disse transportformers evne til at opfylde det pågældende transportbehov

— de flybilletpriser og vilkår, der kan tilbydes brugerne

— den samlede virkning af indsatsen fra alle luftfartsselskaber, der beflyver eller agter at beflyve ruten.

(34) Derudover er forpligtelserne til offentlig tjeneste også underlagt de grundlæggende principper om proportionalitet og ikke-forskelsbehandling (se f.eks. Domstolens dom af 20. februar 2001 i sag C-205/99, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) m.fl. mod Administración General del Estado, Sml. 2001 I, s. 1271).

(35) På grundlag af oplysningerne fra de italienske myndigheder mener Kommissionen i det foreliggende tilfælde, at indførelsen af forpligtelse til offentlig tjeneste, hvad angår hyppighed, kapacitet og billetpriser, kan vise sig at være nødvendig for at sikre en passende beflyvning af de berørte ruter.

(36) Kommissionen mener imidlertid, at nogle af de betingelser, der pålægges ved dekret nr. 35 og 36, er unødigt restriktive eller uforholdsmæssige.

3.2. *Forpligtelsen til at forelægge godkendelsen af forpligtelsen til offentlig tjeneste inden for 30 dage*

(37) I punkt 8 i forpligtelserne til offentlig tjeneste som fastsat i dekret nr. 35 og 36 hedder det: »De luftfartsselskaber, som har til hensigt at acceptere forpligtelsen til offentlig tjeneste indeholdt i nærværende bilag, skal senest 30 dage efter offentliggørelsen af Kommissionens meddelelse vedrørende indførelsen af de nævnte forpligtelser i *Den Europæiske Unions Tidende*, fremsætte deres formelle godkendelse heraf til Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.« Denne forpligtelse har i realiteten vist sig at tjene som begrundelse for at udelukke et luftfartsselskab, som havde indgivet sin godkendelse en dag »for sent«. Et luftfartsselskab, som ikke indgiver sin godkendelse af samtlige betingelser for forpligtelse til offentlig tjeneste inden for denne frist, vil således risikere at blive udelukket for hele tidsrummet.

(38) Kommissionen mener ikke, at forordningens artikel 4, stk. 1, litra a), indeholder hjemmel for denne betingelser og anser den for unødigt restriktiv. Forordningens artikel 4, stk. 1, litra a), giver ikke medlemsstaterne ret til at begrænse antallet af luftfartsselskaber, som kan få adgang til ruterne, men kun til generelt at pålægge forpligtelse til offentlig tjeneste for alle de selskaber, der beflyver eller har til hensigt at beflyve disse ruter. En sådan begrænsning af antallet luftfartsselskaber er kun mulig i medfør af artikel 4, stk. 1, litra d).

(39) Ethvert luftfartsselskab, som har til hensigt at påtage sig forpligtelse til offentlig tjeneste i medfør af forordningens artikel 4, stk. 1, litra a), skal derfor kunne beflyve den pågældende rute, uansat hvornår det har til hensigt at påbegynde driften. Hvis intet luftfartsselskab på en given dato har påbegyndt ruteflyvning på en rute i overensstemmelse med forpligtelse til offentlig tjeneste i medfør af artikel 4, stk. 1, litra a), kan medlemsstaten begrænse adgangen til denne rute i medfør af artikel 4, stk. 1, litra d). Hvis et eller flere luftfartsselskaber har påbegyndt driften inden for den fastsatte frist, kan medlemsstaten imidlertid ikke udelukke adgangen til den pågældende rute for andre luftfartsselskaber, som først efter fristens udløb bekendtgør, at de har til hensigt at drive ruten. Som følge af tilkomsten af nye luftfartsselskaber kan det imidlertid være nødvendigt at justere forpligtelsen til offentlig tjeneste for de enkelte luftfartsselskaber. (se afsnit 3.4)

3.3. *Pligten til at drive ruten i tre år*

(40) I punkt 5 forpligtelserne til offentlig tjeneste som fastsat i dekret nr. 35 og 36 hedder det: »I overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, litra c), i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 skal det luftfartsselskab, som accepterer forpligtelsen til offentlig tjeneste, stille garanti for sin tjeneste i en periode på mindst 36 måneder i træk og må ikke suspendere tjenesten uden et forudgående varsel på mindst 6 måneder til ENAC og den selvstyrende region Sardinien«.

(41) Kravet om en mindste driftsperiode er i det foreliggende tilfælde i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, litra c), hvor det hedder: »I tilfælde, hvor der ikke med andre transportformer kan sikres passende, regelmæssig forbindelse, kan de berørte medlemsstater lade forpligtelsen til offentlig tjeneste omfatte et krav om, at et luftfartsselskab, der agter at beflyve ruten, stiller garanti for, at det vil gøre dette i en bestemt, nærmere fastsat periode i overensstemmelse med de øvrige vilkår for forpligtelsen til offentlig tjeneste.« Da Sardinien er en ø beliggende i stor afstand fra fastlandet, mener Kommissionen ikke, at der kan sikres en passende alternativ forbindelse med andre transportformer.

(42) Kommissionen finder dog, at mindstevarigheden på tre år, som fastsat i dekret nr. 35 og 36, er overdrevent lang og uforholdsmæssig.

(43) Kommissionen kan forstå, at det er nødvendigt at sikre kontinuitet i driften og derfor forpligte luftfartsselskaberne til at drive en rute en et vist tidsrum. Som allerede nævnt tilkommer det imidlertid ikke de myndigheder, der har ansvaret for gennemførelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste, at udelukke potentielle ansøgere: Forpligtelse til offentlig tjeneste uden enekoncession eller kompensation vil under ingen omstændigheder kunne føre til endelig eller langvarig lukning af markedet.

(44) Det kan være berettiget, at ruter med en stærkt sæsonbetinget trafik underkastes driftsforpligtelse i visse perioder af året. På sådanne ruter kan luftfartsselskaberne nemlig være fristet til at begrænse driften til eller koncentrere den på de uger, hvor hyppigheden er tilstrækkelig til at sikre en rentabel drift, og at mindske driften resten af året. Ifølge Kommissionen bør proportionalitetsprincippet i sådanne tilfælde imidlertid sikre, at det tidsrum, hvor der skal sikres kontinuerlig drift under ordningen for forpligtelse til offentlig tjeneste i medfør af artikel 4, stk. 1, litra a), ikke bør overskride et år.

(45) Kommissionen mener endvidere, at selv for et så kort tidsrum bør myndigheden med ansvar for gennemførelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste regelmæssigt vurdere, om forpligtelsen til offentlig tjeneste er passende. Som nævnt ovenfor, bør der under alle omstændigheder finde en sådan revurdering sted, når et nyt luftfartsselskab påbegynder eller står for at påbegynde beflyvning af den pågældende rute.

3.4. *Fordeling af ruter og hyppighed gennem ENAC*

(46) I punkt 1.6 i dekret nr. 35 og 36 hedder det: »For at undgå overkapacitet, der, i betragtning af de pågældende lufthavnes begrænsninger og infrastrukturelle forhold, ville opstå, hvis flere luftfartsselskaber påtager sig en forpligtelse til offentlig tjeneste på samme rute, har ENAC til opgave, efter høring af den selvstyrende region Sardinien og i offentlighedens interesse, at bringe de berørte selskabers driftsprogrammer i overensstemmelse med kravene om offentlighedens bevægelighed, der ligger til grund for den offentlige tjeneste. Denne indgriben skal tage udgangspunkt i en lige fordeling af ruterne og hyppighederne mellem de accepterende luftfartsselskaber, og også være baseret på transportmængden i den foregående toårsperiode for hver af luftfartsselskaberne på de pågældende ruter (eller rutepakker).«

(47) I kraft af disse beføjelser kan ENAC vælge at begunstige en aftale mellem flere luftfartsselskaber, der beflyver samme rute. Hvad Sardinien angår, har ENAC ledet en rundbordssamtale mellem luftfartsselskaber med interesse for visse ruter og fastlagt trafikfordelingen sammen med dem.

(48) Den Italienske Republik forsvarer denne beføjelse til at gribe ind, som den mener garanterer kontinuitet i driften, idet forpligtelsen til offentlig tjeneste ikke udsættes for den usikkerhed, der følger af, at andre luftfartsselskaber, som ofte vil have mindre interesse i at påtage sig forpligtelse til offentlig tjeneste uden kompensation, påtager sig en sådan forpligtelse for derefter at opgive den igen. Den citerer bl.a. dommen fra Lazios regionale forvaltningsdomstol (TAR) af 17. marts 2005, hvor det hedder, at »det var helt berettiget, at dekretet (fra 2004) kan opstille et scenario, hvor der for alle ruter, der er omfattet af forpligtelse til offentlig tjeneste, var flere individuelle luftfartsselskaber i indbyrdes konkurrence. Denne mulighed bør dog være klart beskrevet og være ledsaget af et objektivt mindstekriterium for fordeling af ankomst- og afgangstidspunkter i forhold til antallet (et, to eller flere) af luftfartsselskaber, der måtte have accepteret forpligtelse til offentlig tjeneste, med henblik på at undgå skadelig overkapacitet på udbudssiden og især for at undgå, at tildelingen af ankomst- og afgangstidspunkter fører til en vilkårlig og faktisk monopolposition, hvilket udtrykkeligt er forbudt ifølge dekretets bestemmelser« ([1]).

(49) I forbindelse med indførelse af forpligtelse til offentlig tjeneste i medfør af artikel 4, stk. 1, litra a), bør alle luftfartsselskaber tages i betragtning, der beflyver eller agter at beflyve en given rute. Dette bekræftes af artikel 4, stk. 1, litra b), hvor det hedder: »Om ruteflyvningen på en rute er passende, vurderes af medlemsstaterne på grundlag af … den samlede virkning af indsatsen fra alle luftfartsselskaber, der beflyver eller agter at beflyve ruten«.

(50) Efter Kommissionens mening bør dette princip ikke blot følges i forbindelse med indførelsen af forpligtelse til offentlig tjeneste, men også i hele gennemførelsesperioden for forpligtelsen. Hver gang et nyt luftfartsselskab påbegynder eller står for at påbegynde driften af en given rute, bør det hyppigheds- og kapacitetsniveau, der i medfør af forpligtelsen til offentlig tjeneste er pålagt det enkelte luftfartsselskab, justeres, således at det samlede udbud af kapacitet og hyppighed på hver rute ikke overskrider det strengt nødvendige til sikring af en passende drift.

(51) Når det drejer sig om forpligtelse til offentlig tjeneste i medfør af forordningens artikel 4, stk. 1, litra a), er luftfartsselskaberne således ikke forpligtet til hver for sig at sikre det pågældende hyppigheds- eller kapacitetsniveau, da luftfartsselskaberne tilsammen kan sikre den fastsatte mindstedrift.

(52) Kommissionen erkender, at det kan være nødvendigt for myndigheden med ansvar for forpligtelse til offentlig tjeneste at sikre sig, at hyppigheds- og kapacitetsniveauet stemmer overens med forpligtelsen til offentlig tjeneste. Den pågældende myndighed bør dog under ingen omstændigheder begrænse muligheden for, at luftfartsselskaber, der ønsker det, kan tilbyde tjenester, der går ud over det kapacitets- og hyppighedsniveau, der skal sikres i henhold til forpligtelserne til offentlig tjeneste, da disse kun er minimumsforpligtelser. For så vidt som de af ENAC vedtagne regler tager sigte på at forhindre et luftfartsselskab i at yde yderligere tjenester, er de unødigt restriktive og i strid med forordningen.

(53) Kommissionen glæder sig derfor over, at Den Italienske Republik i sit brev af 15. november 2006 har bekræftet, at dens administration vil tage situationen op til revision på årsbasis og analysere eventuelle anmodninger fra luftfartsselskaber, som ønsker at beflyve ruterne under forpligtelse til offentlig tjeneste ([2]). Den tager ad notam, at Den Italienske Republik har bekræftet, »at intet er til hinder for, at medlemsstaten kontrollerer (også i gennemførelsesperioden for en forpligtelse til offentlig tjeneste), om forpligtelserne til offentlig tjeneste er passende og nødvendige, og sørger for, at de ændres og/eller ophæves, medmindre deres nytte eller berettigelse bekræftes på ny« ([3]).

([1]) Dom afgivet af Lazios regionale forvaltningsdomstol, nr. 2436 af 17.3.2005.

([2]) Brev fra Den Italienske Republik af 15.11.2006, s. 2.

([3]) Brev fra Den Italienske Republik af 15.11.2006, s. 11.

3.5. *Kobling af ruterne Alghero-Rom og Alghero-Milano på den ene side og Olbia-Rom og Olbia-Milano på den anden side*

(54) Den Italienske Republik begrunder koblingen af ruterne Alghero-Rom og Alghero-Milano på den ene side og Olbia-Rom og Olbia–Milano på den anden side med, at de er driftsmæssigt komplementære og indbyrdes afhængige. Ifølge de italienske myndigheder er trafikken på disse ruter i 2/3 af året således reduceret som følge af de stærke sæsonbetingede udsving. Da der ikke er forudset nogen finansiel kompensation for disse ruter, og da ruterne ikke er økonomisk attraktive, ville det være administrationens ansvar at sikre luftfartsselskaberne drift på langtidsbasis. Det drejer sig derfor om at udnytte »de gavnlige virkninger af den indbyrdes driftsmæssige afhængighed«, der »i vintersæsonen giver mulighed for rotation af flyene som følge af den lave efterspørgsel«, mens »planen om at sammenkoble ruterne bidrager til at tiltrække luftfartsselskaber, som er rede til at betjene disse ruter«. Ifølge Den Italienske Republik ville det udbud, der kræves i sommersæsonen, endvidere kunne tilgodeses bedre, hvis en gruppe ruter drives sammen. Den Italienske Republik fremfører endelig, at forordningen selv giver mulighed for at kombinere svingningerne i efterspørgslen, f.eks. inden for samme uge. Med denne kobling vil man således kunne begrænse omkostningerne og optimere kapaciteten og samtidig tilgodese efterspørgslen på bedst mulig måde. Denne kobling fører således ikke til en begrænsning af markedet, men vil tværtimod tiltrække flere luftfartsselskaber.

(55) Efter Kommissionens opfattelse er koblingen af ruterne ikke forenelig med forordningens artikel 4, stk. 1, litra a), b) og c). I artiklens kriterier for, om en forpligtelse til offentlig tjeneste er berettiget og passende, tales der udtrykkeligt om »ruten« og aldrig om flere ruter (rutenet). Det må derfor konkluderes, at hvert af disse kriterier skal vurderes hver for sig i forbindelse med hver enkelt rute.

(56) Denne fortolkning er i øvrigt i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet. En sådan kobling af ruter ville nemlig give medlemsstaterne mulighed for at pålægge forpligtelse til offentlig tjeneste på ruter i tilfælde, hvor dette ikke er nødvendigt til sikring af et passende udbud. Muligheden for at koble ruter (i rutenet) nævnes således kun i artikel 4, stk. 1, litra d), hvor det hedder, at retten til at drive sådan flyvning skal udbydes i offentligt udbud, »enten for en rute eller for et rutenet«. Denne udtrykkelige omtale i artikel 4, stk. 1, litra d), udelukker derimod, at kobling i net kan tillades i medfør af artikel 4, stk. 1, litra a), b) og c). Det er netop i tilfælde, hvor intet luftfartsselskab har påbegyndt eller står for at påbegynde ruteflyvning på en rute i overensstemmelse med den forpligtelse til offentlig tjeneste, der gælder for ruten, at medlemsstaten kan begrænse adgangen til den pågældende rute til blot ét luftfartsselskab i en periode på indtil tre år og udbyde flyvningen i offentligt udbud, som også kan omfatte et rutenet. Kobling af flere ruter kan således betragtes som en reaktion på en klar forstyrrelse af markedet og en form for indirekte kompensation, som, i lighed med direkte kompensation, kun kan tillades inden for rammerne af artikel 4, stk. 1, litra d). I en ordning for forpligtelse til offentlig tjeneste i medfør af artikel 4, stk. 1, litra a), kan en kobling under ingen omstændigheder tage sigte på at gøre to separate ruter rentable med henblik på at begunstige driften for et eller flere luftfartsselskaber.

(57) De italienske myndigheder fremfører i øvrigt i deres forklaringer ikke nogen konkrete tekniske eller økonomiske data til støtte for deres analyse.

Følgende modargumenter kan fremføres hertil:

— Ved beregning af det krævede kapacitets- og hyppighedsniveau bør behovene for hver enkelt rute tages i betragtning, og det må ikke lægges til grund, at behovet kun vil kunne dækkes mere effektivt ved at koble de pågældende ruter i net.

— En sådan sammenkobling vil medføre, at forpligtelserne med hensyn til hyppighed bliver så omfattende, at de reelt hindrer adgangen for et stort antal luftfartsselskaber, som måtte ønske at påtage sig forpligtelsen til offentlig tjeneste og beflyve Sardinien, men som reelt ikke har mulighed for at sikre driften, fordi de ikke har nogen driftsbase i nogen af de to byer. Koblingen medfører derfor snarere, at markedet afskærmes.

— Det er i denne sammenhæng klart, at med denne kobling af tjenesteforpligtelserne vil kun et lille antal allerede etablerede luftfartsselskaber kunne acceptere driften. Indførelsen af forpligtelse til offentlig tjeneste har således spærret adgangen for de luftfartsselskaber, som befløj eller agtede at beflyve ruterne fra Rom og Milano til hver af de to berørte lufthavne, nemlig Olbia og Alghero. Selv om disse luftfartsselskaber havde ønsket det, ville de ikke kunne ansøge om beflyvning af ruter, der ville være for dyre at drive for dem. Disse koblinger er derfor af en sådan art, at de har hindret adgangen for andre potentielle luftfartsselskaber.

Disse restriktive virkninger bliver endnu mere omfattende, når omfanget af de berørte markeder tages i betragtning (samlet passagerantal i 2005-tal fra Den Italienske Republik).

— Olbia-Rom og Olbia-Milano: 731 349 (390 186 om sommeren og 341 163 om vinteren)

— Alghero-Rom og Alghero-Milano: 502 820 (184 273 om sommeren og 318 547 om vinteren).

Under disse omstændigheder er ikke sandsynligt, at ruterne mellem Italiens to største byer og lufthavnene i Olbia og Alghero i Sardinien kun kan blive tilstrækkeligt attraktive, hvis de kobles sammen.

(58) Kommissionen mener derfor, at koblingen af visse ruter er uforenelig med forordningen og unødigt restriktiv.

3.6. *Rabatpriser for personer, der er født, men ikke bosiddende i Sardinien*

(59) Ifølge dekret nr. 35 og 36 skal luftfartsselskaberne tilbyde gunstige billetpriser for personer, der er født, men ikke bosiddende i Sardinien. Ifølge Den Italienske Republiks overslag berører disse bestemmelser højst 220 000 personer, og tallet ligger i realiteten nærmere 110 000, hvis man går ud fra, at 50 % heraf foretager en rejse om året.

(60) I virkeligheden begunstiger denne foranstaltning især europæiske borgere af italiensk nationalitet i forhold til borgere af anden nationalitet. Den kan derfor uden videre anses for at være diskriminerende på grundlag af nationalitet og følgelig i strid med traktaten. En sådan foranstaltning som led i en ordning for forpligtelse til offentlig tjeneste vil kun kunne tillades, hvis forskelsbehandlingen hviler på objektive hensyn, der er uafhængige af de berørte personers nationalitet og står i rimeligt forhold til det formål, der lovligt forfølges med de nationale bestemmelser.

(61) Den Italienske Republik forklarer imidlertid, at foranstaltningen navnlig tjener til at give de sardiske emigranter mulighed for at bevare tilhørsforholdet til deres oprindelige kulturmiljø [1]. Selv om dette mål vil kunne anses for at være berettiget ud fra almene hensyn, jf. forordningens artikel 4, stk. 1, litra b), nr. i), er foranstaltningen tydeligvis uforholdsmæssig. For det første gælder foranstaltningen alle personer, der er født, men ikke bosiddende i Sardinien, uden at de skal dokumentere deres tilhørsforhold, f.eks. af familiemæssig art, med deres oprindelsesegn. For det andet gælder foranstaltningen uden hensyntagen til den pågældende emigrants økonomiske situation. For det tredje rejser emigranterne kun lejlighedsvist til Sardinien (højst 50 % af de potentielt berørte personer foretager én rejse pr. år ifølge de italienske myndigheder), i modsætning til bosiddende personer, som relativt hyppigt må rejse til fastlandet for at få adgang til visse grundlæggende ydelser (uddannelse, sundhed) eller drive økonomisk virksomhed af betydning for Sardiniens udvikling. De samlede omkostninger til disse lejlighedsvise rejser er derfor forholdsmæssigt lavere end de omkostninger, de bosiddende personer må afholde, og vil i langt de fleste tilfælde let kunne afholdes af emigranterne uden den rabat, der er fastsat i dekret nr. 35 og 36. For emigranter, som ikke måtte have de nødvendige midler til at betale prisen for en årlig rejse til Sardinien, ville en mere passende og mindre restriktiv foranstaltning kunne bestå i at tilbyde dem støtte hertil.

(62) På denne baggrund mener Kommissionen, at denne bestemmelse er uforholdsmæssig og uforenelig med forordningen.

3.7. *Anvendelse på hele lufthavssystemet*

(63) Ifølge dekret nr. 35 og 36 omfatter forpligtelsen til offentlig tjeneste hele lufthavnssystemet i Rom og Milano som anført i forordningens bilag II:

— Fiumicino og Ciampino for Rom

— Linate, Malpensa og Bergamo for Milano

(64) For 2000 omfattede forpligtelsen til offentlig tjeneste lufthavnene »Rom (Fiumicino) og Milano«. Som led i oprettelsen af lufthavnssystemet for Milano, i medfør af forordningens artikel 8 og bilag II, udvidede Italien automatisk forpligtelsen til offentlig tjeneste til at omfatte hele det pågældende lufthavnssystem.

[1] Brev fra Den Italienske Republik af 6.10.2006, s. 72-74.

(65) Den Italienske Republik har kun fremført rent tekniske grunde til, at den uden videre lod de nævnte lufthavnssystemer omfatte af forpligtelse til offentlig tjeneste i deres helhed. Den har imidlertid bekræftet, at interessen for forpligtelse til offentlig tjeneste navnlig vedrørte lufthavnene Rom-Fiumicino og Milano-Linate, som foretrækkes af luftfartsselskaberne som følge af deres nære beliggenhed ved de pågældende byers centrum, hvilket forklarer, at det for forpligtelsen til offentlig tjeneste er fastsat, at »de mulige ankomst- og afgangstidspunkter taget i betragtning skal mindst 50 % af ruteflyvningerne mellem Sardiniens lufthavne og Rom og Milano gennemføres til og fra henholdsvis Fiumicino og Linate.« ([1]).

(66) Den Italienske Republik har fastslået, at det var »objektivt bevist, at lufthavnene Fiumicino for Rom og Linate for Milano var de mest praktiske, bedst betjente og mest attraktive for brugerne, da de lå tættere på og havde bedre forbindelser til centrum i de to byer«. Den har således forklaret, at man »for at sikre en bedre service, der så vidt muligt opfylder brugernes ønsker, har ønsket at undgå, at de luftfartsselskaber, som accepterede forpligtelsen til offentlig tjeneste, frit kunne opgive disse lufthavne til fordel for andre (mindre praktiske og af mindre interesse for brugerne), som indgår i det samme lufthavnssystem.« ([2]).

(67) Det ser i øvrigt ud til, at flyvningerne i vintersæsonen kun foregår til lufthavnene Fiumicino og Linate.

(68) I det foreliggende tilfælde tvivler Kommissionen på, at der er behov for en sådan foranstaltning, som den finder uforholdsmæssig i forhold til de forfulgte mål, dvs. at sikre gode forbindelser til fastlandet og territorial samhørighed. Denne foranstaltning har som direkte effekt, at lejlighedsvise luftfartsselskaber udelukkes, uden at dette berører princippet om forpligtelse til offentlig tjeneste, og bidrager således til, at markedet definitivt lukkes for nye luftfartsselskaber på de mest trafikerede ruter, navnlig i sommersæsonen.

(69) Den Italienske Republik har dog erkendt, at lufthavnsknudepunktet Malpensa spillede en væsentlig rolle for de internationale forbindelser, mens lufthavnene Ciampino og Bergamo i deres egenskab af interne knudepunkter for lavpris-luftfartsselskaber kunne opfylde fællesskabsprincippet om økonomisk og social samhørighed og for en ø som Sardinien opfylde princippet om territorial samhørighed med alle Europas regioner. Den Italienske Republik har derfor afgivet tilsagn om at ændre dekret nr. 35, så forpligtelsen til offentlig tjeneste ikke ville omfatte lufthavnene Malpensa, Bergamo og Ciampino ([3]).

([1]) Punkt 1.2 i meddelelsen af 24.3.2006.
([2]) Brev fra Den Italienske Republik af 6.10.2006, s. 78.
([3]) Brev fra Den Italienske Republik af 15.11.2006, s. 3.

(70) Kommissionen mener, at Den Italienske Republik med dette tilsagn har bortvejret de tvivlsspørgsmål, der kan rejses, og at en sådan ændring af dekretet i betydelig grad ville begrænse virkningen af de unødige restriktioner, som forpligtelsen til offentlig tjeneste indebar, idet Sardiniens mobilitetsbehov hermed kan dækkes tilfredsstillende, uden at de berørte markeder pålægges uforholdsmæssige restriktioner.

(71) I betragtning af dette tilsagn fra Den Italienske Republiks side vil Kommissionen ikke videreføre sin analyse af, hvorvidt pålæggelsen af forpligtelse til offentlig tjeneste for lufthavnssystemerne i Milano og Rom i deres helhed er uforholdsmæssig, idet den dog forbeholder sig ret til om nødigt at vende tilbage til dette aspekt for de nuværende og fremtidige forpligtelser til offentlig tjeneste.

IV. **KONKLUSIONER**

(72) På grundlag af oplysningerne fra de italienske myndigheder sætter Kommissionen ikke spørgsmålstegn ved princippet om indførelse af forpligtelse til offentlig tjeneste for ruterne mellem Sardinien og det italienske fastland, som, hvad angår hyppighed, kapacitet og billetpriser, kan vise sig at være nødvendig for at sikre en passende beflyvning af de berørte ruter.

(73) Kommissionen mener imidlertid, at nogle af de betingelser, der pålægges ved dekret nr. 35 og 36, er unødigt restriktive eller uforholdsmæssige.

(74) Kommissionen mener, at ethvert luftfartsselskab, som har til hensigt at påtage sig forpligtelse til offentlig tjeneste i medfør af forordningens artikel 4, stk. 1, litra a), skal kunne beflyve denne rute, uanset hvornår det har til hensigt at påbegynde driften. Fastsættelse af en frist for forelæggelse af ansøgninger med henblik på automatisk at udelukke luftfartsselskaber, der indgiver deres ansøgning efter fristens udløb, er derfor en unødigt restriktiv foranstaltning og uforenelig med forordningen.

(75) Selv om det kan forekomme berettiget at kræve, at driftsperioden skal være af en vis varighed, mener Kommissionen ifølge proportionalitetsprincippet, at varigheden bør være af rimelig længde, og at den som led i en forpligtelse til offentlig tjeneste i medfør af artikel 4, stk. 1, litra a), ikke bør overskride et år.

(76) Efter Kommissionens mening er ENAC's beføjelser til at koordinere luftfartsselskabernes aktiviteter med henblik på at undgå overkapacitet unødigt restriktive og forenelige med forordningen.

(77) Kommissionen konstaterer, at koblingen af ruterne Olbia-Rom og Olbia-Milano på den ene side og Alghero-Rom og Alghero-Milano på den anden side er unødigt restriktiv og uforenelig med forordningen.

(78) Kommissionen mener, at anvendelsen af rabatpriser for personer, der er født, men ikke bosiddende i Sardinien, er uforholdsmæssig og uforenelig med forordningen.

(79) Kommissionen tvivler på, at det er nødvendigt at pålægge forpligtelse til offentlig tjeneste for lufthavnssystemerne i Rom og Milano i deres helhed, da dette ikke står i rimeligt forhold til de tilstræbte mål, dvs. at sikre gode forbindelser til fastlandet samt territorial samhørighed. Som følge af Den Italienske Republiks tilsagn om at ændre dekret nr. 35, så forpligtelsen til offentlig tjeneste ikke gælder lufthavnene i Bergamo, Malpensa og Ciampino, indstiller Kommissionen sin analyse af sagen, idet den dog forbeholder sig ret til om nødvendigt at vende tilbage til dette aspekt for de nuværende og fremtidige forpligtelser til offentlig tjeneste —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

1. Den Italienske Republik kan fortsat anvende forpligtelse til offentlig tjeneste ifølge dekret nr. 35 og 36 af 29. december 2005 fra ministeriet for infrastruktur og transport (offentliggjort i *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* den 11.1.2006) for i alt 16 ruter mellem Sardiniens tre lufthavne og en række nationale lufthavne på det italienske fastland, offentliggjort henholdsvis den 24. marts 2006 (dekret nr. 35) og den 21. april 2006 (dekret nr. 36) i *Den Europæiske Unions Tidende*, i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, litra a), i forordning (EØF) nr. 2408/92 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftrummet inden for Fællesskabet, forudsat at følgende betingelser opfyldes:

a) Ethvert luftfartsselskab, som har til hensigt at påtage sig forpligtelse til offentlig tjeneste, skal kunne beflyve den pågældende rute, uanset hvornår det har bekendtgjort sin intention om at påbegynde driften, og uanset om denne bekendtgørelse er sket i eller efter den periode på 30 dage, der er fastsat i dekreterne.

b) Luftfartsselskaberne kan ikke som led i forpligtelse til offentlig tjeneste pålægges en driftsperiode på over et år.

c) De italienske myndigheder skal revurdere behovet for at bevare forpligtelsen til offentlig tjeneste for en rute og omfanget af de forpligtelser, der er pålagt det enkelte luftfartsselskab, så snart et nyt luftfartsselskab påbegynder eller bekendtgør, at det har til hensigt at påbegynde driften af den pågældende rute, og under alle omstændigheder en gang om året.

d) De italienske myndigheder må ikke forhindre luftfartsselskaber i at de tilbyde tjenester på de pågældende ruter, der med hensyn til hyppighed og kapacitet overskrider de mindstekrav, forpligtelsen til offentlig tjeneste indebærer.

e) Luftfartsselskaberne må ikke forpligtes til at tilbyde rabatpriser for personer, der er født, men ikke bosiddende i Sardinien.

f) De italienske myndigheder kan ikke kræve, at et luftfartsselskab kun må beflyve en rute mellem to byer, hvis det også beflyver en anden rute mellem to byer.

2. Den Italienske Republik skal senest den 1. august 2007 meddele Kommissionen de foranstaltninger, den har truffet for at gennemføre denne beslutning.

Artikel 2

Denne beslutning er rettet til Den Italienske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 23. april 2007.

På Kommissionens vegne

Jacques BARROT

Næstformand