II

(Aktai, priimti remiantis EB ir (arba) Euratomo steigimo sutartimis, kurių skelbti neprivaloma)

SPRENDIMAI

KOMISIJA

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2007 m. balandžio 23 d.

dėl su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų nustatymo kai kuriems maršrutams į Sardiniją ir atgal pagal Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus 4 straipsnį

(pranešta dokumentu Nr. C(2007) 1712)

(Tik tekstas italų kalba yra autentiškas)

(2007/332/EB)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį,

atsižvelgdama į 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus [1], ypač į jo 4 straipsnio 3 dalį,

kadangi:

I. **FAKTAI**

(1) 2006 m. sausio 27 d. ir vasario 28 d. Italija Komisijai pateikė 2005 m. gruodžio 29 d. Infrastruktūros ir transporto ministerijos nutarimus Nr. 35 ir Nr. 36 (toliau – nutarimai Nr. 35 ir Nr. 36) (2006 m. sausio 11 d. paskelbtus *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*), kuriais 16 maršrutų tarp Sardinijos ir kitų pagrindinių nacionalinių oro uostų nustatomi su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai (toliau – SVPSĮ) teikti reguliariąsias oro susisiekimo paslaugas, ir paprašė Komisijos apie šiuos įsipareigojimus paskelbti *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* pagal Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus 4 straipsnio 1 dalies a punkto nuostatas (toliau – Reglamentas).

(2) 2006 m. vasario 28 d. laiške Italija patikslino, kad:

— Nutarimą Nr. 36 iš dalies pakeitė 2006 m. vasario 8 d. Nutarimas dėl maršruto Kaljaris–Turinas skrydžių dažnumo, tvarkaraščių ir keleivių vietų skaičiaus,

— ji taip pat prašo *Europos Sąjungos oficialiojo leidinio* C serijoje paskelbti informaciją, jog jei per 30 dienų nuo šių su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų paskelbimo nė vienas oro vežėjas, remdamasis nustatytais su viešąja paslauga susijusiais įsipareigojimais ir neprašydamas finansinės kompensacijos, nepareikš ketinimo teikti reguliariąsias oro susisiekimo paslaugas kiekvienu iš Nutarime Nr. 36 nurodytų maršrutų, Italija, pagal Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnio 1 dalies d punkte nustatytą tvarką, galimybę naudotis kiekvienu iš šių maršrutų gali suteikti vieninteliam oro vežėjui, atitinkamai viešojo konkurso tvarka atrinktam teikti šias paslaugas pagal minėto Reglamento nuostatas.

(3) 2006 m. kovo 24 d. Komisija *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* paskelbė pranešimą dėl SVPSĮ, nustatytų Nutarime Nr. 35 [2] dėl šešių maršrutų:

— Algeras–Roma ir Roma–Algeras

— Algeras–Milanas ir Milanas–Algeras

— Kaljaris–Roma ir Roma–Kaljaris

[1] OL L 240, 1992 8 24, p. 8. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 1791/2006 (OL L 363, 2006 12 20, p. 1).

[2] OL C 72, 2006 3 24, p. 4.

— Kaljaris–Milanas ir Milanas–Kaljaris

— Olbija–Roma ir Roma–Olbija

— Olbija–Milanas ir Milanas–Olbija.

(4) 2006 m. balandžio 21 d. Komisija *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* paskelbė pranešimą dėl SVPSĮ, nustatytų Nutarime Nr. 36 ([1]) dėl šių dešimties maršrutų:

— Algeras–Bolonija ir Bolonija–Algeras

— Algeras–Turinas ir Turinas–Algeras

— Kaljaris–Bolonija ir Bolonija–Kaljaris

— Kaljaris–Florencija ir Florencija–Kaljaris

— Kaljaris–Turinas ir Turinas–Kaljaris

— Kaljaris–Verona ir Verona–Kaljaris

— Kaljaris–Neapolis ir Neapolis–Kaljaris

— Kaljaris–Palermas ir Palermas–Kaljaris

— Olbija–Bolonija ir Bolonija–Olbija

— Olbija–Verona ir Verona–Olbija.

(5) 2006 m. balandžio 22 d. Komisija *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* paskelbė informaciją apie Italijos paskelbtą viešąjį konkursą dėl Nutarime Nr. 36 ([2]) nustatytų SVPSĮ. Iš šio pranešimo aišku, kad Italija numato dėl kiekvieno iš 10 nutarime nurodytų maršrutų pradėti Reglamento 4 straipsnio 1 dalies d punkte nustatytą procedūrą, jei nė vienas oro vežėjas nepareikš ketinimo prisiimti su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų teikti paslaugas šiais maršrutais.

(6) Pagrindiniai 2006 m. kovo 24 d. ir balandžio 21 d. paskelbtų SVPSĮ ypatumai:

— Maršrutai Algeras–Roma ir Algeras–Milanas ir atgal bei maršrutai Olbija–Roma ir Olbija–Milanas ir atgal kiekvienas atskirai sudaro vieną paketą, kuris suinteresuotųjų vežėjų turi būti suprantamas kaip vientisas junginys, netaikant jokių išlygų, kad ir kokio pobūdžio ar kilmės jos būtų. Maršrutai Kaljaris–Roma ir Kaljaris–Milanas, priešingai, suinteresuotųjų vežėjų turėtų būti suprantami kaip pavieniai, neskaidomi ir vientisi, netaikant jokių išlygų, kad ir kokio pobūdžio ar kilmės jos būtų.

— Dešimt 2006 m. balandžio 21 d. pranešime nurodytų maršrutų ir jiems taikomų SVPSĮ suinteresuotųjų vežėjų turėtų būti suprantami kaip pavieniai, neskaidomi ir vientisi.

— Vežėjai, kurie prisiima įsipareigojimus, turi užtikrinti paslaugų teikimą mažiausiai 36 mėnesius iš eilės ir paslaugų teikimo nutraukti negali, nebent Nacionalinę civilinės aviacijos agentūrą ENAC (*Ente Nazionale dell'Aviazione Civile*) ir Sardinijos autonominį regioną apie tai įspėja prieš 6 mėnesius.

— Kiekvienas įsipareigojimus prisiėmęs vežėjas (arba pagrindinis vežėjas) turi pateikti užstatą, kad užtikrintų tinkamą ir nenutrūkstamą paslaugos teikimą. Šis užstatas turi sudaryti ne mažiau kaip 5 % visos su oro susisiekimo paslaugomis, numatytomis aptariamų maršrutų paketuose, susijusios apskaičiuotos apyvartos, kurią apskaičiuoja Nacionalinė civilinės aviacijos agentūra (ENAC). Užstatas pateikiamas ENAC ir panaudojamas tam, kad būtų užtikrintas nenutrūkstamas paslaugų teikimas ir išvengta nepateisinamo paslaugų nutraukimo atvejų; 50 % užstato sudaro banko garantijos pagal pirmą pareikalavimą, o likusius 50 % – draudimo garantijos.

— Kad būtų išvengta paklausą viršijančios pasiūlos, kuri keliems vežėjams davus sutikus vežti keleivius vienu nustatytu maršrutu galėtų atsirasti dėl atitinkamų oro uostų infrastruktūros apribojimų, ENAC pasikonsultavus su Sardinijos autonominiu regionu, buvo įpareigota siekiant tinkamai patenkinti viešąjį interesą, patvirtinti vežėjų programas ir prižiūrėti, kad jos visiškai atitiktų įsipareigojimuose nustatytus judumo reikalavimus. Agentūros veiksmais turi būti užtikrintas vienodas maršrutų ir laiko tarpsnių paskirstymas įsipareigojimus prisiėmusiems vežėjams, atsižvelgiant į aptariamu maršrutu (arba maršrutų paketu) per praėjusius dvejus metus kiekvieno vežėjo vežtų keleivių skaičių.

— Mažiausias kiekvieno maršruto skrydžių skaičius, skrydžių tvarkaraščiai ir siūlomas keleivių vietų skaičius aprašyti 2006 m. kovo 24 d. ir balandžio 21 d. pranešimų 2 dalyje „SU VIEŠĄJA PASLAUGA SUSIJUSIŲ ĮSIPAREIGOJIMŲ TURINYS“.

— Mažiausias orlaivio keleivių vietų skaičius nurodytas pranešimų 3 dalyje „MARŠRUTUOSE NAUDOJAMŲ LĖKTUVŲ TIPAI“.

— Visų minėtų maršrutų tarifai nurodyti pranešimų 4 dalyje „TARIFAI“. Abiejų pranešimų 4 dalies 8 punkte patikslinama, kad minėtų oro susisiekimo linijų vežėjai lengvatinius tarifus (taip, kaip jie apibrėžti 4 dalyje „TARIFAI“) privalo taikyti bent jau Sardinijos kilmės asmenims, net jei dabar jie gyvena ne Sardinijoje.

([1]) OL C 93, 2006 4 21, p. 13.
([2]) OL C 95, 2006 4 22, p. 9–27 ir p. 30.

— Pagal Nutarimą Nr. 35, kuris 2005 m. gruodžio 29 d. buvo perduotas Komisijai ir 2006 m. sausio 11 d. paskelbtas *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai minėtoms oro linijoms turi būti taikomi nuo 2006 m. kovo 31 d. iki 2009 m. kovo 30 d. Tačiau 2006 m. vasario 28 d. Italijos valdžios institucijos informavo Komisiją, kad 2006 m. vasario 23 d. jos priėmė nutarimą, kuriuo atidedama nustatyta įsipareigojimų galiojimo trukmė: nuo 2006 m. gegužės 2 d. iki 2009 m. gegužės 1 d. (Italijos nuolatinės atstovybės laiškas Nr. 2321). Šios datos *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* paskelbtos 2006 m. kovo 24 d.

— Remiantis Nutarimu Nr. 36, kuris 2005 m. gruodžio 29 d. buvo perduotas Komisijai, 2006 m. sausio 11 d. paskelbtas *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, o 2006 m. balandžio 21 d. paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*, Italija praneša, kad su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų minėtiems maršrutams galiojimo trukmė bus nustatyta vėliau. Todėl galutinė galiojimo trukmė *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* paskelbta nebuvo.

— Vežėjai, ketinantys prisiimti su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus, oficialų sutikimą kompetentingai Italijos institucijai privalo pateikti per 30 dienų nuo pranešimo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

(7) Prieš nustatydama šiame sprendime aptariamus SVPSĮ, Italijos Respublika 2000 m. rugpjūčio 1 d. ir gruodžio 21 d. nutarimais nustatė SVPSĮ teikti oro susisiekimo paslaugas šešiais maršrutais tarp Sardinijos, Romos ir Milano oro uostų. Šie įsipareigojimai Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje buvo paskelbti 2000 m. spalio 7 d. ([1]) Remiantis Reglamento 4 straipsnio 1 dalies d punktu, buvo paskelbtas viešas konkursas turintiems teisę teikti oro susisiekimo paslaugas išskirtinai minėtais maršrutais oro vežėjams atrinkti ir už tai gauti tam tikrą finansinę kompensaciją ([2]).

(8) Teisę vežti keleivius maršrutais pagal SVPSĮ oro gavę vežėjai:

— „Alitalia“ maršrutu Kaljaris–Roma ir atgal

— „Air one“ maršrutais Kaljaris–Milanas ir atgal, Algeras–Milanas ir atgal bei Algeras–Roma ir atgal

— „Meridiana“ maršrutais Olbija–Roma ir atgal bei Olbija–Milanas ir atgal.

(9) Šią paslaugų teikimo tvarka buvo pakeista Italijos 2004 m. lapkričio 8 d. priimtame nutarime nustatytais SVPSĮ, kurie 2004 m. gruodžio 10 d. buvo paskelbti *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([3]). Lacijaus (*Latium*) regiono administraciniam teismui 2005 m. kovo 17 d. paskelbus sprendimą, iš dalies panaikinantį 2004 m. lapkričio 8 d. nutarimą, Italijos valdžios institucijos pranešė Komisijai, kad jos sustabdė šių įsipareigojimų vykdymą. Ši informacija *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* buvo paskelbta 2005 m. liepos 1 d. ([4]) 2005 m. gruodžio 6 d. Italijos valdžios institucijos oficialiai informavo Komisiją apie 2004 m. lapkričio 8 d. nutarimo panaikinimą nuo 2004 m. lapkričio 15 d.

II. **PROCEDŪRA**

(10) Komisija 2006 m. kovo 9 d. Italijai nusiuntė laišką (registracijos Nr. 204756), kuriame pareiškė susirūpinimą dėl nutarimais Nr. 35 ir Nr. 36 nustatytų SVPSĮ. Ji paprašė daugiau informacijos, susijusios su šių įsipareigojimų nustatymo priežastimis ir įgyvendinimo būdais. Italija 2006 m. kovo 22 d. atsiuntė pirmąjį laišką kartu su atsakymo projektu, vėliau 2006 m. balandžio 4 d. atsiųstame laiške pateikė atsakymą.

(11) 2006 m. balandžio 27 d. Komisija kreipėsi į ENAC prašydama patikslinti ir prieš įsigaliojant naujiems SVPSĮ išsiaiškinti, kaip vykdomi dabar galiojantys SVPSĮ.

(12) 2006 m. gegužės 9 d. laiške ENAC patvirtino, kad iki 2006 m. gegužės 2 d. pagal SVPSĮ taikoma paslaugų teikimo maršrutais tarp Sardinijos ir Romos bei Milano tvarka buvo tokia, kaip nustatyta 2000 m. nutarimuose, kadangi juos turėjęs pakeisti 2004 m. nutarimas buvo panaikintas. Nuo 2006 m. gegužės 2 d. taikoma nauja, Nutarime Nr. 35 nustatyta tvarka. Atsakyme taip pat patikslinama, kad SVPSĮ buvo taikomi visiems Milano oro uostams taip, kaip buvo paskelbta 2000 m.

(13) 2006 m. rugpjūčio 4 d. Italija dar kartą atsakė į Komisijos kovo 9 d. laišką ir pateikė tam tikrų papildomų duomenų, kurie, deja, nesuteikė naujos esminės informacijos.

(14) 2006 m. rugpjūčio 1 d. Komisija priėmė sprendimą savo iniciatyva pradėti tyrimą, kaip nustatyta Reglamento 4 straipsnio 3 dalyje ([5]). Apie šį sprendimą Italija buvo informuota 2006 m. rugpjūčio 1 d. laišku (dokumento Nr. C(2006) 3516). Sprendime Komisija Italijos valdžios institucijų paprašė atsakyti į keletą klausimų. Atsakymus buvo paprašyta pateikti per mėnesį.

(15) Italijos valdžios institucijos atsakė 2006 m. rugpjūčio 31 d. laišku. Laiške buvo pateikti atsakymai į daugelį pateiktų klausimų.

([1]) OL C 284, 2000 10 7, p. 16.
([2]) OL C 51, 2001 2 16, p. 12–22.
([3]) OL C 306, 2004 12 10, p. 6.
([4]) OL C 161, 2005 7 1, p. 10.
([5]) OL L 215, 2006 8 5, p. 31.

(16) Vis dėlto 2006 m. spalio 2 d. Komisija kreipėsi į Nuolatinę Italijos atstovybę ir paprašė papildyti pateiktą informaciją.

(17) 2006 m. spalio 6 d. Italija pateikė išsamų atsakymą į papildomus Komisijos pateiktus klausimus.

(18) 2006 m. spalio 17 d. įvyko Komisijos (TREN.F1 skyrius) ir Italijos valdžios institucijų (Transporto ministerija, Nuolatinė atstovybė, Sardinijos Vyriausybė ir ENAC) susitikimas.

(19) Šiuo atsakymu patvirtinta, kad taikant Reglamento 4 straipsnio 1 dalies a punkte nustatytus SVPSĮ, keleiviai vežami šias maršrutais:

— Olbija–Roma: „Meridiana“

— Olbija–Milanas: „Meridiana“

— Algeras–Roma: „Air One“

— Algeras–Milanas: „Air One“

— Kaljaris–Roma: „Air One“ ir „Meridiana“

— Kaljaris–Milanas: „Air One“ ir „Meridiana“

— Kaljaris–Bolonija: „Meridiana“

— Kaljaris–Turinas: „Meridiana“

— Kaljaris–Verona: „Meridiana“

— Olbija–Bolonija: „Meridiana“.

Teikti oro susisiekimo paslaugų Reglamento 4 straipsnio 1 dalies a punkte nustatytomis sąlygomis likusiais šešiais maršrutais nesutiko nė viena oro transporto bendrovė. Remdamasi Reglamento 4 straipsnio 1 dalies d punktu, Italija ketina skelbti viešą konkursą. Šiuo metu konkurse dalyvauti atrinktos šios oro transporto bendrovės:

— Olbija–Verona: „Meridiana“

— Algeras–Bolonija: „Air One“

— Algeras–Turinas: „Air One“

— Kaljaris–Florencija: „Air One“ ir „Meridiana“

— Kaljaris–Neapolis: „Air One“ ir „Meridiana“

— Kaljaris–Palermas: „Air One“ ir „Meridiana“ ([1]).

([1]) Žr. 2006 m. spalio 6 d. ir lapkričio 15 d. Italijos Respublikos atsakymus bei 2006 m. gegužės 23 d. ENAC pranešimą spaudai.

Vis dėlto Italija patikslino, kad dėl vykstančio Komisijos tyrimo šių maršrutų oro vežėjams ji dar nepriskyrė.

III. ANALIZĖ

1. Teisinis pagrindas

(20) Taisyklės, susijusios su SVPSĮ, nustatytos Reglamente, įtvirtinančiame laisvo paslaugų judėjimo principo taikymo sąlygas oro transporto sektoriuje.

(21) SVPSĮ apibrėžiami kaip Reglamento principo, kuriuo teigiama, kad „pagal šį reglamentą Bendrijos oro vežėjams atitinkama (-os) valstybė (-ės) narė (-s) leidžia naudotis skrydžių teisėmis Bendrijos maršrutuose“ ([2]), išimtis.

(22) Šių įsipareigojimų nustatymo sąlygos nurodytos 4 straipsnyje. Jos turi būti tiksliai aiškinamos laikantis nediskriminavimo ir proporcingumo principų. Šios sąlygos turi būti atitinkamai pateisinamos remiantis minėtame straipsnyje išdėstytais kriterijais.

(23) Su SVPSĮ susijusiose taisyklėse įtvirtinta, kad valstybė narė gali nustatyti įsipareigojimus „dėl reguliarių oro eismo paslaugų, teikiamų oro uostui, aptarnaujančiam jos teritorijoje esantį atokų arba besivystantį regioną, arba nerentabiliam maršrutui į bet kurį jos teritorijoje esantį regioninį oro uostą, kai bet kuris iš šių maršrutų yra gyvybiškai svarbus oro uosto regiono ekonominei plėtrai, kad tame maršrute būtų užtikrintas reguliarių oro susisiekimo paslaugų, atitinkančių nustatytus tęstinumo, reguliarumo, keleivių vietų skaičiaus ir kainos nustatymo standartus, kurių oro vežėjai, atsižvelgdami į savo komercinius interesus, neprisiimtų“ ([3]).

(24) Valstybės narės nustato reguliariai teikiamų oro susisiekimo paslaugų poreikį atsižvelgdamos į „visuomenės interesus, galimybę pasinaudoti kitos rūšies transportu ir tų rūšių tinkamumą atsiradusiems vežimo poreikiams patenkinti bei bendrą visų šiuo maršrutu keleivius vežančių ar ketinančių juos vežti oro vežėjų įtaką“ ([4]).

([2]) 1992 m. liepos 23 d. Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 3 straipsnio 1 dalis.

([3]) 1992 m. liepos 23 d. Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnio 1 dalies a punktas.

([4]) 1992 m. liepos 23 d. Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnio 1 dalies b punktas.

(25) 4 straipsnyje numatytas dviejų etapų mechanizmas: pirmame etape (4 straipsnio 1 dalies a punktas) atitinkama valstybė narė nustato SVPSĮ teikti oro susisiekimo paslaugas vienu arba daugeliu maršrutų, kuriais keleivius gali vežti visi Bendrijos oro vežėjai, su sąlyga, kad jie prisiims minėtus įsipareigojimus. Jei nė vienas oro vežėjas neketina teikti reguliarių oro eismo paslaugų pagal su viešąja paslauga susijusį įsipareigojimą, valstybė narė gali pereiti prie antrojo etapo (4 straipsnio 1 dalies d punktas), t. y. teisę vežti keleivius maršrutu (-ais) suteikti tik vienam oro vežėjui ne ilgiau kaip trejų metų laikotarpiui, kuriam pasibaigus terminas gali būti pratęstas. Toks oro vežėjas atrenkamas paskelbus konkursą visiems Bendrijos oro vežėjams. Tuomet atrinktas oro vežėjas gali gauti finansinę kompensaciją už keleivių vežimą maršrutu pagal SVPSĮ.

(26) Remdamasi 4 straipsnio 3 dalimi, Komisija valstybės narės prašymu arba savo iniciatyva atlikusi tyrimą gali priimti sprendimą, ar su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai turėtų būti toliau taikomi. Komisija savo sprendimą turi pranešti Tarybai ir valstybėms narėms.

2. **Maršrutų atrinkimo pagrindai**

(27) Italija SVPSĮ nustatymą motyvavo tuo, kad šie įsipareigojimai būtini Sardinijos regiono plėtrai ir jie turėtų sumažinti nepatogumus susijusius su salos izoliuotumu.

(28) Be to, Sardinijos autonominio regiono Vyriausybė įsipareigojo skatinti gyventojų judumą. Iš tikrųjų, maršrutų tarp Sardinijos ir žemyninės Italijos skaičius skirtingais metų laikais yra nevienodas, nors pakankamos judumo galimybės Sardinijos gyventojams turėtų būti užtikrinamos ištisus metus. Be to, Italija pabrėžia būtinybę nustatyti SVPSĮ teikti oro susisiekimo paslaugas tarp įvairių Sardinijos oro uostų, kuriuos skiria dideli atstumai kelio ir laiko požiūriu, nes šiame regione jaučiamas infrastruktūros trūkumas. Remdamasi būtent šiuo pagrindu, ji motyvuoja būtinybę nustatyti SVPSĮ teikti oro susisiekimo paslaugas trijuose Sardinijos oro uostuose.

(29) Komisija mano, kad Sardinija dėl to, kad yra sala ir alternatyvaus transporto nėra, gali būti laikoma atokia vietove.

(30) Be to, Sardinijos išsivystymo atsilikimą, palyginti su kitais Italijos regionais, pagrindžia daugelis dokumentų. Sardinijos izoliacija bei dėl didelės emigracijos sumažėjęs gyventojų skaičius paaiškina ekonominį salos atsilikimą, būdingą ES Vidužemio jūros saloms (*Mezzogiorno*).

(31) Turima informacija neleidžia Komisijai savo tyrime suabejoti Italijos valdžios institucijų siūlomų maršrutų reikalingumu.

3. **SVPSĮ atitiktis**

3.1. *Bendrosios pastabos*

(32) Pagal Reglamento 4 straipsnio 1 dalies a punktą valstybės narės gali nustatyti tik tokio masto SVPSĮ, „kad tame maršrute būtų užtikrintas reguliarių oro eismo paslaugų, atitinkančių nustatytus tęstinumo, reguliarumo, keleivių vietų skaičiaus ir kainos nustatymo standartus, kurių oro vežėjai, atsižvelgdami į savo komercinius interesus, neprisiimtų, teikimas“.

(33) Teikiamų oro susisiekimo paslaugų atitiktis nustatoma atsižvelgiant į Reglamento 4 straipsnio 1 dalies b punkte išdėstytus kriterijus:

— visuomenės interesai,

— galimybė, ypač salų regionams, pasinaudoti kitos rūšies transportu ir tų rūšių tinkamumas atsiradusiems vežimo poreikiams patenkinti,

— oro paslaugų tarifai ir sąlygos, kurias būtų galima nustatyti vartotojams,

— bendra visų oro susisiekimo paslaugas teikiančių ar ketinančių jas teikti tuo maršrutu oro vežėjų įtaka.

(34) Be to, su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų srityje turi būti laikomasi esminių proporcingumo ir nediskriminavimo principų (žr. 2001 m. vasario 20 d. Teisingumo Teismo sprendimą byloje C-205/99, *Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir)* ir kiti prieš *Administración General del Estado*, Rink. 2001 m., p. I-01271).

(35) Šiuo atveju Komisija, remdamasi Italijos valdžios institucijų pateiktais duomenimis, mano, kad SVPSĮ nustatymo skrydžių skaičiaus, keleivių vietų skaičiaus ir tarifų požiūriu gali reikėti siekiant užtikrinti pakankamą paslaugų teikimą minimais maršrutais.

(36) Vis dėlto Komisija mano, kad kai kurios nutarimuose Nr. 35 ir Nr. 36 nustatytos sąlygos yra nepagrįstai ribojančios arba neproporcingos.

3.2. *Reikalavimas per 30 dienų pateikti sutikimą prisiimti SVPSĮ*

(37) Nutarimų Nr. 35 ir Nr. 36 dėl SVPSĮ 8 punkte nurodyta, kad „vežėjai, kurie ketina prisiimti su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus, apibrėžtus šiame dokumente, privalo per 30 dienų nuo Komisijos pranešimo dėl minėtų įsipareigojimų nustatymo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* pateikti oficialų sutikimą, skirtą Nacionalinei civilinės aviacijos agentūrai“. Faktiškai šis reikalavimas reiškia sąlygą, kad bet kuris vežėjas, kuris tokį sutikimą pateikė pavėlavęs, iš konkurso yra pašalinamas. Tokiu būdu vežėjas, kuris per nurodytą laikotarpį neinformavo apie savo sutikimą prisiimti visas SVPSĮ sąlygas gali būti iš konkurso pašalintas visam laikotarpiui.

(38) Komisijos nuomone, pagal Reglamento 4 straipsnio 1 dalies a punktą tokia sąlyga neturi jokio teisinio pagrindo ir yra nepagrįstai ribojančio pobūdžio. Pagal Reglamento 4 straipsnio 1 dalies a punktą valstybėms narėms neleidžiama riboti vežėjų, galinčių teikti oro susisiekimo paslaugas, skaičiaus, bet tik bendrai nustatyti SVPSĮ, taikomus visiems vežėjams, kurie veža ar ketina vežti keleivius šiais maršrutais. Toks oro vežėjų skaičiaus ribojimas įmanomas tik pagal 4 straipsnio 1 dalies d punktą.

(39) Taigi bet kuriam, Reglamento 4 straipsnio 1 dalies a punkte nurodytus SVPSĮ ketinančiam prisiimti vežėjui turi būti suteikta galimybė keleivius vežti maršrutu neatsižvelgiant į tai, nuo kada jis apsisprendžia pradėti teikti paslaugas. Jei nustatytu metu nė vienas oro vežėjas nepradėjo teikti reguliarių oro susisiekimo paslaugų pagal 4 straipsnio 1 dalies a punkte nurodytus su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus, valstybė narė pagal 4 straipsnio 1 dalies d punktą gali numatyti galimybę leisti vežti keleivius šiuo maršrutu vieninteliam oro vežėjui. Tačiau jei vienas ar daugiau oro vežėjų per nurodytą laikotarpį pradeda teikti paslaugas, valstybė narė negali kitiems oro vežėjams, kurie apie savo ketinimą pradėti šią veiklą praneša bet kuriuo metu praėjus nustatytam terminui, neleisti vežti keleivių tuo maršrutu. Pradėjus dirbti naujiems operatoriams vis dėlto gali prireikti iš naujo priderinti kiekvienam oro vežėjui nustatytus SVPSĮ (žr. 3 dalies 4 punktą).

3.3. *Reikalavimas keleivius maršrutu vežti trejus metus*

(40) Nutarimų Nr. 35 ir Nr. 36 dėl SVPSĮ 5 punkte nurodyta, kad „atsižvelgiant į Reglamento (EEB) Nr. 2708/92 4 straipsnio 1 dalies c punktą, vežėjai, kurie prisiima įsipareigojimus, turi užtikrinti paslaugų teikimą ne trumpiau nei 36 mėnesius iš eilės ir paslaugų teikimo nutraukti negali, nebent ENAC ir Sardinijos autonominis regioną apie tai įspėja prieš 6 mėnesius“.

(41) Reikalavimas teikti paslaugas tam tikrą mažiausią laikotarpį šiuo atveju atitinka 4 straipsnio 1 dalies c punkto nuostatas, pagal kurias numatoma, kad „tais atvejais, kai kitų rūšių transportu atitinkamų paslaugų nuolat teikti neįmanoma, atitinkamos valstybės narės į su viešąja paslauga susijusį įsipareigojimą gali įtraukti reikalavimą, kad visi oro vežėjai, ketinantys vežti maršrutu garantuotų, kad jie maršrutu veš tam tikrą nustatytiną laikotarpį laikydamiesi kitų su viešąja paslauga susijusio įsipareigojimo sąlygų“. Iš tikrųjų, Komisijos nuomone, dėl Sardinijos salos padėties ir jos atstumo iki žemyninės dalies, kitų rūšių transportu užtikrinti tokių pat alternatyvių paslaugų neįmanoma.

(42) Vis dėlto Komisijos nuomone, nutarimuose Nr. 35 ir Nr. 36 nustatytas trumpiausias trejų metų laikotarpis yra per ilgas ir neproporcingas.

(43) Komisija supranta būtinybę užtikrinti nenutrūkstamą paslaugų teikimą ir įpareigoti oro vežėjus tęsti veiklą tam tikrą laikotarpį. Tačiau, kaip buvo nurodyta, už SVPSĮ įgyvendinimą atsakingos valdžios institucijos neturėtų potencialiems kandidatams užkirsti kelio prisiimti šiuos įsipareigojimus: SVPSĮ be išimtinės teisės suteikimo ir kompensacijos jokiu būdu neturėtų galutinai ar ilgą laiką užverti rinkos.

(44) Tam tikrais metų laikotarpiais gali būti pagrįstai įpareigojama teikti paslaugas maršrutais, kuriems būdingi dideli paklausos svyravimai. Iš tikrųjų natūralu, kad tokiems maršrutams oro vežėjai gali siekti sutelkti savo paslaugų pasiūlą tomis savaitėmis, kai skrydžių skaičiaus pakanka paslaugų pelningumui užsitikrinti ir sumažinti teikiamų paslaugų kiekį kitais metų laikotarpiais. Vis dėlto Komisijos nuomone, laikantis proporcingumo principo, laikotarpio, kuriuo 4 straipsnio 1 dalies a punkte nustatytais SVPSĮ turėtų būti užtikrinamas nepertraukiamas paslaugos teikimas, trukmė neturėtų viršyti metų.

(45) Be to, Komisija mano, kad šios trukmės nustatymas už SVPSĮ vykdymą atsakingos valdžios institucijos neatleidžia nuo pareigos periodiškai iš naujo įvertinti šio laikotarpio tinkamumo. Kaip minima toliau, toks persvarstymas turėtų būti atliekamas kiekvieną kartą, kai naujas oro vežėjas pradeda arba yra pasirengęs pradėti teikti paslaugas atitinkamu maršrutu.

3.4. *Nacionalinės civilinės aviacijos agentūros maršrutų ir skrydžių skaičiaus paskirstymas*

(46) Nutarimų Nr. 35 ir Nr. 36 1 dalies 6 punkte nustatyta, kad „siekiant išvengti perteklinės pasiūlos, kuri galėtų atsirasti keliems vežėjams davus sutikimą vežti tuo pačiu nustatytu maršrutu ir dėl atitinkamų oro uostų infrastruktūros apribojimų ir reikalavimų, nacionalinė civilinės aviacijos agentūra, pasikonsultavusi su Sardinijos autonominiu regionu, yra įpareigojama atsižvelgiant į viešuosius interesus pritaikyti patvirtintų vežėjų programas, kad jos visiškai atitiktų įsipareigojimuose numatytus judumo reikalavimus. Tokiu būdu turėtų būti užtikrintas vienodas maršrutų ir laiko tarpsnių paskirstymas patvirtintiems vežėjams oro uostuose, atsižvelgiant į aptariamu maršrutu (arba maršrutų paketu) per praėjusius dvejus metus kiekvieno vežėjo vežtų keleivių skaičių“.

(47) Pagal savo įgaliojimus ENAC gali skatinti kelių tuo pačiu maršrutu vežančių bendrovių susitarimus ir tarpininkauti sudarant tokius susitarimus. Sardinijos atveju ENAC prižiūrėjo operatorių, suinteresuotų vežti kai kuriais maršrutais, derybas ir kartu su jais nustatė eismo srautų pasiskirstymą.

(48) Italija gina tokius tarpininkavimo įgaliojimus, kurie, jos manymu, užtikrina nepertraukiamą paslaugų teikimą ir neleidžia SVPSĮ prisiimti atsitiktiniams operatoriams, kurie galbūt yra mažiau suinteresuoti vykdyti SVPSĮ be jokios kompensacijos. Ji cituoja 2005 m. kovo 17 d. *TAR Lazio* teismo priimtą sprendimą, jog „visiškai pagrįsta, kad Nutarimu (2004 m.) būtų nustatomas planas, pagal kurį visuose maršrutuose, kuriems nustatyti SVPSĮ, būtų keletas individualių ir tarpusavyje konkuruojančių oro vežėjų. Vis dėlto tokia galimybė turi būti aiškiai suformuluota, be to, turi būti pateiktas bent vienas objektyvus laiko tarpsnių *a priori* paskirstymo pagal vežėjų, prisiėmusių SVPSĮ, skaičių (vienas, du arba daugiau nei du) kriterijus, kad būtų išvengta neigiamos per didelės pasiūlos, ir, svarbiausia, laiko tarpsnių priskyrimas neturi tapti nepagrįsto patekimo į tam tikrą maršrutą ir išimtinės veiklos, kurie Nutarimo nuostatose yra aiškiai atmetami, priežastimi“ ([1]).

(49) Pagal 4 straipsnio 1 dalies a punkto nuostatas SVPSĮ srityje reikia atsižvelgti į visus oro vežėjus, kurie veža arba ketina vežti atitinkamais maršrutais. Šį teiginį patvirtina 4 straipsnio 1 dalies b punkto nuostatos, kuriose nustatyta, kad „valstybės narės nustato reguliariai teikiamų oro eismo paslaugų pakankamumą atsižvelgdamos į bendrą visų maršrute veikiančių ar ketinančių veikti oro vežėjų įtaką“.

(50) Komisijos nuomone, šio principo reikėtų laikytis ne tik nustatant SVPSĮ, bet ir visą SVPSĮ galiojimo laiką. Taigi kiekvieną kartą, kai naujas oro vežėjas pradeda arba yra pasirengęs pradėti teikti susisiekimo šiuo maršrutu paslaugas, keleivių vietų skaičius ir skrydžių dažnumas, nustatytas SVPSĮ, kiekvienam operatoriui turėtų būti sureguliuojamas taip, kad bendras vietų skaičius ir skrydžių kiekvienu maršrutu dažnumas neviršytų to lygio, kuris būtinas siekiant suteikti pakankamai paslaugų.

(51) Todėl pagal Reglamento 4 straipsnio 1 dalies a punktą oro vežėjai nėra įpareigoti individualiai užtikrinti skrydžių ar keleivių vietų skaičiaus, bet šios minimalios paslaugos teikimą gali užtikrinti visi operatoriai bendrai.

(52) Komisija pripažįsta, kad už SVPSĮ vykdymą atsakingai institucijai gali prireikti įsitikinti, ar skrydžių dažnumas ir keleivių vietų skaičius padeda užtikrinti SVPSĮ vykdymą. Tačiau ši institucija nė vienu atveju neturi riboti susijusių oro vežėjų galimybės, kai jie to pageidauja, vežti daugiau keleivių ar vykdyti daugiau skrydžių nei reikalaujama prisiėmus SVPSĮ, kurie gali būti laikomi tik minimaliais įsipareigojimais. Todėl ENAC priimtos taisyklės, trukdančios oro vežėjui teikti papildomas paslaugas, yra nepagrįstai ribojančios ir prieštarauja Reglamento nuostatoms.

(53) Šiuo atveju Komisija džiaugiasi, kad Italija 2006 m. lapkričio 15 d. laiške patvirtino, jog jos institucijos, remdamosi atitinkamų metų duomenimis, periodiškai iš naujo vertins padėtį ir nagrinės galimas operatorių, kuriems bus leista vežti tam tikrais maršrutais pagal SVPSĮ, paraiškas ([2]). Ji pažymi, kad Italija patvirtino, jog „valstybei narei niekas nedraudžia patikrinti (įskaitant SVPSĮ taikymo laikotarpį) pagal SVPSĮ teikiamų paslaugų pakankamumą ir reikalingumą bei keisti ir (arba) panaikinti šiuos įsipareigojimus, nebent jų naudingumas ir teisėtumas būtų pripažinti vėliau“ ([3]).

([1]) 2005 m. kovo 17 d. *TAR Lazio* teismo sprendimas Nr. 2436.

([2]) 2006 m. lapkričio 15 d. Italijos Respublikos laiškas, p. 2.

([3]) 2006 m. lapkričio 15 d. Italijos Respublikos laiškas, p. 11.

3.5. *Maršrutų Algeras–Roma ir Algeras–Milanas bei Olbija–Roma ir Olbija–Milanas sugrupavimas*

(54) Italija maršrutų Algeras–Roma ir Algeras–Milanas bei Olbija–Roma ir Olbija–Milanas sugrupavimą grindžia tuo, kad susisiekimo šiais maršrutais paslaugos papildo viena kitą ir viena nuo kitos priklauso. Italijos valdžios institucijų teigimu, šiems maršrutams dėl didelio sezoniškumo 2/3 metų būdingas mažas judėjimo srautas. Atsižvelgiant į tai, kad šiems maršrutams nenumatyta jokia finansinė kompensacija, valstybės institucijos oro vežėjams turėtų užtikrinti, kad jų veiklos ilgalaikiškumą, net jei maršrutas ekonominiu požiūriu nėra patrauklus. Taigi reikėtų pasitelkti „naudingą prisitaikymą pagal veiklą“, kuris leistų „žiemos laikotarpiu atsižvelgiant į nepakankamą paklausą orlaivius panaudoti kitiems maršrutams“, o „maršrutų sugrupavimas padėtų patraukti oro vežėjus, pageidaujančius vežti šiais maršrutais“. Be to, Italijos nuomone, į vasaros laikotarpio reikalingą pasiūlą būtų galima geriau atsižvelgti, jei paslaugos maršrutų grupėms būtų teikiamos bendrai. Galiausiai Italija pateikia argumentą, kad pačiame Reglamente nustatyta galimybė atsižvelgti į paklausos svyravimus, pavyzdžiui, skirtingomis tos pačios savaitės dienomis. Toks grupavimas leistų nedidinti išlaidų ir nustatyti optimalų keleivių vietų skaičių, tuo pat metu kuo geriau atsižvelgiant į paklausos reikalavimus. Taigi toks grupavimas neriboja rinkos, bet, priešingai, sudaro galimybę pritraukti daugiau operatorių.

(55) Komisijos nuomone, maršrutų grupavimas nesuderinamas su Reglamento 4 straipsnio 1 dalies a, b ir c punktais. Šių punktų nuostatose numatytų maršrutų atrinkimo ir pakankamumo kriterijuose kiekvieną kartą aiškiai nurodomas „maršrutas“, o maršrutų grupės nenumatoma. Taigi reikia daryti išvadą, kad kiekvienas iš šių kriterijų turi būti vertinamas atskirai ir individualiai kiekvienam maršrutui.

(56) Be to, toks Reglamento aiškinimas atitinka proporcingumo principo reikalavimus. Iš tikrųjų toks maršrutų grupavimas valstybėms narėms suteiktų galimybę nustatyti SVPSĮ teikti paslaugas ir tokiais maršrutais, kuriems šių įsipareigojimų taikyti, siekiant užtikrinti pakankamą paslaugų teikimą, nebūtina. Maršrutų grupės galimybė minima tik 4 straipsnio 1 dalies d punkte, kuriame nurodoma, kad teisė teikti tokias paslaugas „viename maršrute arba tokių maršrutų grupėje“ pasiūloma viešajame konkurse. Tokia aiškiai suprantama 4 straipsnio 1 dalies d punkto nuostata *a contrario* nereiškia, kad toks grupavimas gali būti taikomas pagal 4 straipsnio 1 dalies a, b ir c punktus. Valstybė narė galimybę naudotis šiuo maršrutu gali suteikti tik vienam oro vežėjui ne ilgiau kaip trejų metų laikotarpiui ir gali numatyti viešą vežimo maršrutų grupe konkursą tik todėl, kad dėl rinkos sąlygų nė vienas oro vežėjas nepradėjo arba neketina teikti reguliarių oro susisiekimo paslaugų tam tikru maršrutu pagal šiam maršrutui nustatytus SVPSĮ. Galima apibendrinti, kad kelių maršrutų grupavimas gali būti laikomas akivaizdžiu rinkos trikdymu ir tam tikra netiesioginės kompensacijos forma, kuri kaip tiesioginės kompensacijos, yra leistina tik pagal 4 straipsnio 1 dalies d punktą. Pagal 4 straipsnio 1 dalies a punkte išdėstytą SVPSĮ taikymo tvarką grupavimas jokiu būdu negali būti skirtas tam, kad, du atskiri maršrutai taptų pelningi taip siekiant sukurti geresnes sąlygas vieno ar kelių oro vežėjų veiklai.

(57) Be to, Italijos valdžios institucijų pateikti paaiškinimai neparemti jokiais techniniais ar ekonominiais skaičiavimais, leidžiančiais pagrįsti jų analizę.

Paaiškinimams galima papriešt arauti tokiais teiginiais:

— nustatant reikalaujamą keleivių vietų skaičių ir skrydžių dažnumą reikia atsižvelgti į kiekvieno atskiro maršruto reikmes, o ne nustatyti juos taip, kad jų veiksmingumą galima būtų pasiekti tik sugrupavus šiuos maršrutus,

— su tokiu maršrutų sujungimu susiję skrydžių dažnumo įsipareigojimai yra tokie dideli, kad dėl jų realiai atgrasoma daug galimų operatorių, kurie pageidautų prisiimti SVPSĮ ir teikti paslaugas Sardinijoje, bet kurie dėl to, kad nėra įsisteigę viename iš dviejų miestų, realiai neturi jokios galimybės teikti šias paslaugas. Todėl maršrutų grupavimas turi rinkos ribojimo poveikį,

— šiuo atžvilgiu akivaizdu, kad tokiu būdu sugrupavus maršrutus, kuriems nustatyti SVPSĮ, tik nedidelė dalis toje vietoje jau dirbančių operatorių gali atitikti reikalavimus. Todėl dėl SVPSĮ įvedimo bendrovėms, kurios vežė arba ketino vežti maršrutais iš Romos ir Milano į kiekvieną iš dviejų susijusių oro uostų, t. y. Olbiją ir Algerą, teko nusišalinti. Todėl, net jei šie oro vežėjai ir būtų to norėję, jie negalėjo pateikti savo kandidatūros teikti vežimo paslaugas jiems per brangiais maršrutais. Taigi toks grupavimas galėjo išstumti kitus potencialius operatorius.

Toks ribojantis poveikis dar didesnis, kai aptariamos rinkos didelės (bendras keleivių skaičius 2005 m., Italijos pateikti skaičiai):

— Olbija–Roma ir Olbija–Milanas: 731 349 (390 186 vasarą ir 341 163 žiemą).

— Algeras–Roma ir Algeras–Milanas: 502 820 keleivių (184 273 vasarą ir 318 547 žiemą).

Tokiomis aplinkybėmis neįmanoma įsivaizduoti, kad maršrutai, jungiantys du didžiausius Italijos miestus ir Olbijos bei Algero oro uostus Sardinijoje, būtų taip mažai patrauklūs, kad juos reikėtų grupuoti.

(58) Taigi Komisijos nuomone, kai kurių maršrutų grupavimas nesuderinamas su Reglamento nuostatomis ir yra nepagrįstai ribojantis.

3.6. *Lengvatiniai tarifai Sardinijoje gimusiems asmenims, net jei jie dabar gyvena ne Sardinijoje*

(59) Nutarimuose Nr. 35 ir Nr. 36 nustatytas reikalavimas, kad oro vežėjai lengvatinius tarifus taikytų gimusiems Sardinijoje asmenims, net jei jie gyvena ne Sardinijoje. Remiantis Italijos skaičiavimais, šių nuostatų taikymas būtų aktualus ne daugiau nei 220 000 asmenų, bet iš realiai tokių asmenų būtų apie 110 000, skaičiuojant, kad iš jų 50 % keliautų vieną kartą per metus.

(60) Praktiškai tokia priemonė palankesnes sąlygas, palyginti su kitų Europos Sąjungos valstybių narių piliečiais, daugiausia sudarytų Italijos piliečiams. Todėl ją galima laikyti *prima-facie* tautine diskriminacija, prieštaraujančia Sutarčiai. Tokia priemonė pagal SVPSĮ taikymo tvarką galėtų būti taikoma tik tokiu atveju, jei asmenų traktavimo skirtumai būtų grindžiami objektyviais kriterijais, nepriklausančiais nuo asmenų pilietybės ir tie kriterijai būtų proporcingi pagrįstiems nacionalinės teisės tikslams.

(61) Tačiau Italija aiškina, jog ši priemonė yra iš esmės reikalinga tik tam, kad iš Sardinijos emigravę asmenys galėtų palaikyti ryšius su gimtojo krašto kultūrine bendruomene [1]. Vis dėlto, net jei toks tikslas pagal Reglamento 4 straipsnio 1 dalies b ir i punktus galėtų būti laikomas pagrįstu tikslu visuomenės viešųjų interesų požiūriu, ši priemonė yra akivaizdžiai neproporcinga. Visų pirma ši priemonė taikoma visiems Sardinijoje gimusiems asmenims, net jei jie gyvena ne Sardinijoje, nereikalaujant įrodyti galimų atitinkamo asmens ir jo kilmės vietos ryšių (pavyzdžiui, giminystės ryšių). Antra, ši priemonė taikoma, neatsižvelgiant į finansines kiekvieno emigranto galimybes. Trečia, priešingai nei Sardinijos gyventojai, kurie gana dažnai turi keliauti į žemyną norėdami gauti tam tikrų esminių paslaugų (švietimo, sveikatos priežiūros) arba užsiimti Sardinijai vystyti reikalinga ekonomine veikla, emigrantai į Sardiniją keliauja retai (Italijos valdžios institucijų duomenimis, ne daugiau nei 50 % reikalavimus atitinkančių asmenų šiuo maršrutu keliauja vidutiniškai vieną kartą per metus). Taigi bendros šių retų kelionių išlaidos yra santykinai mažesnės, palyginti su Sardinijos gyventojų patiriamomis išlaidomis, ir jas emigrantai dažniausiai galėtų gana nesunkiai padengti, o nutarimuose Nr. 35 ir Nr. 36 numatytos lengvatos būtų nereikalingos. Galiausiai, atsižvelgiant į tai, kad kai kurie emigrantai neturi pakankamai lėšų sumokėti už kasmetinį skrydį į Sardiniją, jiems galėtų būti taikoma geriau pritaikyta ir mažiau ribojanti priemonė.

(62) Tokiomis aplinkybėmis, Komisija mano, kad ši nuostata yra neproporcinga ir nesuderinama su Reglamento nuostatomis.

3.7. *Taikymas visai oro uostų sistemai*

(63) Nutarimuose Nr. 35 ir Nr. 36 nustatyta, kad SVPSĮ taikymas maršrutams į Romą ir Milaną apima visą atitinkamų oro uostų sistemą taip, kaip nurodyta Reglamento II priede, t. y.:

— „Fiumicino“ ir „Ciampino“ oro uostai Romoje

— „Linate“, „Malpensa“ ir „Bergame“ oro uostai Milane.

(64) Reikėtų priminti, kad 2000 m. SVPSĮ teikti paslaugas buvo nustatyti Romos („Fiumicino“) ir Milano oro uostuose. Kai buvo sukurta Milano oro uosto sistema, pagal Reglamento 8 straipsnį ir II priedą Italija visą atitinkamą oro uosto sistemą automatiškai įtraukė į SVPSĮ taikymo sritį.

[1] 2006 m. spalio 6 d. Italijos Respublikos laiškas, p. 72–74.

(65) Italija savo pasirinkimą pagrindė techninėmis priežastimis, dėl kurių automatiškai buvo sujungtos visos kiekvieno oro uosto sistemos. Vis dėlto ji patvirtino, kad didžiausias su SVPSĮ susijęs dėmesys buvo skiriamas „Fiumicino“ oro uostui Romoje ir „Linate“ oro uostui Milane, kuriuose dėl nedidelio atstumo iki atitinkamos aglomeracijos centro dirbo SVPSĮ prisiėmę oro vežėjai, būtent tai pateisino, kad SVPSĮ taisyklėse numatoma, jog „atsižvelgiant į turimus laiko tarpsnius, ne mažiau kaip 50 % numatytų reisų tarp Sardinijos ir Romos bei Milano oro uostų turi būti vykdoma į Fiumicino ir Linate oro uostus ir iš jų“ ([1]).

(66) Italija pripažino, kad buvo „objektyviai įrodyta, kad „Fiumicino“ oro uostas Romoje ir „Linate“ oro uostas Milane, esantys arčiausiai abiejų miestų centrų ir turintys geriausią susisiekimą, yra keliautojams patogiausi ir patraukliausi paskirties punktai“. Taip pat ji paaiškino, kad „siekiant teikti geriausias paslaugas ir kaip įmanoma geriau patenkinti keliautojų reikalavimus, buvo nuspręsta, kad būtų tikslinga, apriboti SVPSĮ prisiimančių vežėjų teises visiškai pasitraukti iš šių oro uostų ir pereiti į kitus (ne tokius patogius ir patrauklius keleiviams), priklausančius tai pačiai oro uostų sistemai, oro uostus“ ([2]).

(67) Be to, matyti, kad žiemą praktiškai skraidoma tik į „Fiumicino“ ir „Linate“ oro uostus.

(68) Šiuo konkrečiu atveju Komisija abejoja, ar reikalinga tokia priemonė, kuri, jos manymu, yra neproporcinga, palyginti su siekiamais tikslais, t. y. užtikrinti susisekimą su žemynu ir teritorinį vientisumą. Iš tikrųjų, tiesioginis šios priemonės poveikis yra atsitiktinių oro vežėjų nušalinimas, nepažeidžiant SVPSĮ principo, ir ši priemonė prisideda prie galutinio rinkos apribojimo naujų operatorų, vežančių maršrutais, kuriuose konkurencija didžiausia, ypač vasarą, atžvilgiu.

(69) Vis dėlto Italija pripažino, kad oro uostas „Malpensa“ turėjo didžiausią reikšmę tarptautiniams maršrutams, o „Ciampino“ ir „Bergame“ oro uostai, kaip pigių skrydžių bendrovių vidaus centrai, atitiko Bendrijos ekonominės ir socialinės sanglaudos principą ir tokioje saloje kaip Sardinija padėjo įgyvendinti teritorinės sanglaudos su visais Europos regionais tikslą. Todėl Italija įsipareigojo iš dalies pakeisti Nutarimą Nr. 35, kad SVPSĮ nebūtų taikomi „Malpensa“, „Bergame“ ir „Ciampino“ oro uostams ([3]).

([1]) 2006 m. kovo 24 d. komunikato 1 dalies 2 punktas.
([2]) 2006 m. spalio 6 d. Italijos Respublikos laiškas, p. 78.
([3]) 2006 m. lapkričio 15 d. Italijos Respublikos laiškas, p. 3.

(70) Komisijos nuomone, šis įsipareigojimas iš tikrųjų išsklaido galinčias kilti abejones ir kad toks nutarimo pakeitimas padėtų gerokai sumažinti nepagrįstų apribojimų poveikį, atsiradusį dėl SVPSĮ nustatymo, bei patenkinti Sardinijos judumo poreikius atitinkamoms rinkoms netaikant neproporcingų apribojimų.

(71) Atsižvelgdama į šį Italijos įsipareigojimą, Komisija neplanuoja tęsti tyrimo dėl neproporcingo SVPSĮ nustatymo Milano ir Romos oro uostų sistemoms, tačiau pasilieka teisę prireikus sugrįžti prie šio klausimo dėl galiojančių SVPSĮ ir tų įsipareigojimų, kurie bus nustatyti vėliau.

IV. **IŠVADOS**

(72) Remdamasi Italijos pateiktais duomenimis, Komisija nebesvarstys SVPSĮ taikymo principo maršrutams tarp Sardinijos ir žemyninės Italijos, kuris skrydžių dažnumo, keleivių vietų skaičiaus ir tarifų požiūriu gali būti taikytinas siekiant užtikrinti, kad atitinkamais maršrutais būtų teikiama pakankamai paslaugų.

(73) Vis dėlto Komisija mano, kad kai kurios Italijos Respublikos nutarimuose Nr. 35 ir Nr. 36 nustatytos sąlygos yra nepagrįstai ribojančios arba neproporcingos.

(74) Komisija mano, kad pagal Reglamento 4 straipsnio 1 dalies a punktą nustatytuose SVPSĮ numatoma, jog bet kuriam oro vežėjui, ketinančiam prisiimti SVPSĮ, turi būti sudaryta galimybė vežti tuo maršrutu, neatsižvelgiant į tai, kada jis ketina pradėti teikti savo paslaugas. Todėl paraiškoms teikti nustatytas laikotarpis, taip siekiant *a priori* pašalinti operatorius, kurie paraiškas pateikė praėjus šiam laikotarpiui, yra nepagrįstai ribojantis ir nesuderinamas su Reglamento nuostatomis.

(75) Nors nustatyti nepertraukiamų paslaugų teikimo trukmę gali būti pagrįsta, Komisijos nuomone, remiantis proporcingumo principu, ši trukmė turėtų būti pagrįsta ir remiantis 4 straipsnio 1 dalies a punkto nuostatomis ji neturėtų viršyti metų.

(76) Komisijos nuomone, ENAC suteikta kompetencija koordinuoti operatorių veiklą siekiant išvengti per didelės pasiūlos yra nepagrįstai ribojanti ir nesuderinama su Reglamento nuostatomis.

(77) Komisija konstatuoja, kad maršrutų Olbija–Roma ir Olbija–Milanas bei Algeras–Roma ir Algeras–Milanas grupavimas yra nepagrįstai ribojantis ir nesuderinamas su Reglamento nuostatomis.

(78) Komisijos nuomone, lengvatinių tarifų taikymas gimusiems Sardinijoje asmenims, net jei jie gyvena ne Sardinijoje, yra neproporcingas ir nesuderinamas su Reglamento nuostatomis.

(79) Komisija abejoja dėl būtinybės visoms Romos ir Milano oro uostų sistemoms taikyti SVPSĮ, kurie, jos manymu, yra neproporcingi palyginti su siekiamais tikslais, t. y. užtikrinti susisiekimą su žemynu ir teritorinį vientisumą. Vis dėlto išnagrinėjusi Italijos įsipareigojimą iš dalies pakeisti Nutarimą Nr. 35, kad SVPSĮ nebūtų taikomi „Malpensa“, „Bergame“ ir „Ciampino“ oro uostams, Komisija nusprendė nebetęsti savo tyrimo, tačiau pasilieka teisę prireikus sugrįžti prie šio klausimo dėl galiojančių SVPSĮ ir tų įsipareigojimų, kurie bus nustatyti vėliau,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

1. Italija gali toliau taikyti su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus („SVPSĮ“) teikti reguliariąsias oro susisiekimo paslaugas 16 maršrutų tarp trijų Sardinijos oro uostų ir kitų pagrindinių Italijos nacionalinių oro uostų, numatytus 2005 m. gruodžio 29 d. Infrastruktūros ir transporto ministerijos nutarimuose Nr. 35 ir Nr. 36 (2006 m. sausio 11 d. paskelbtuose *Gazzetta Ufficiale della Republica Italiana*), kurie buvo paskelbti *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* atitinkamai 2006 m. kovo 24 d. (Nutarimas Nr. 35) ir 2006 m. balandžio 21 d. (Nutarimas Nr. 36), pagal Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus 4 straipsnio 1 dalies a punkto nuostatas, su sąlyga, kad bus laikomasi tokių sąlygų:

a) Bet kuriam SVPSĮ prisiimti ketinančiam oro vežėjui turi būti sudaryta galimybė vežti atitinkamu maršrutu neatsižvelgiant į tai, kada jis pateikė pranešimą apie savo ketinimą pradėti teikti paslaugas ir neatsižvelgiant į tai, ar šis pranešimas buvo pateiktas per nutarimuose nustatytą 30 dienų laikotarpį, ar po jo.

b) Oro vežėjams neturi būti nustatomas ilgesnis nei metų laikotarpis teikti paslaugas pagal SVPSĮ.

c) Italijos valdžios institucijos turi iš naujo įvertinti būtinybę nustatyti SVPSĮ tam tikram maršrutui bei kiekvienam oro vežėjui nustatytų įsipareigojimų dydį, kai naujas oro vežėjas pradeda su tuo maršrutu susijusią veiklą arba praneša apie savo ketinimą pradėti veiklą ir, bet kokiu atveju, vieną kartą per metus.

d) Italijos valdžios institucijos neturi atitinkamų maršrutų oro vežėjams trukdyti teikti daugiau paslaugų, t. y. vykdyti daugiau skrydžių ir skirti daugiau keleivių vietų, nei minimaliai reikalaujama pagal SVPSĮ.

e) Oro vežėjai neturi būti įpareigoti taikyti lengvatinių tarifų Sardinijoje gimusiems asmenims, net jei pastarieji Sardinijoje negyvena.

f) Italijos valdžios institucijos, suteikdamos teisę teikti paslaugas vienu maršrutu tarp dviejų miestų, negali įpareigoti jas teikti ir kitu maršrutu tarp dviejų miestų.

2. Italijos Respublika ne vėliau kaip iki 2007 m. rugpjūčio 1 d. turi Komisijai pranešti apie priemones, kurių buvo imtasi, siekiant įgyvendinti šį sprendimą.

2 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Italijos Respublikai.

Priimta Briuselyje, 2007 m. balandžio 23 d.

Komisijos vardu

Jacques BARROT

Pirmininko pavaduotojas