II

(Tiesību akti, kas pieņemti, piemērojot EK/Euratom līgumus, un kuru publicēšana nav obligāta)

LĒMUMI

KOMISIJA

KOMISIJAS LĒMUMS

(2007. gada 23. aprīlis)

par sabiedrisko pakalpojumu saistību piemērošanu noteiktiem maršrutiem uz un no Sardīnijas atbilstīgi 4. pantam Padomes Regulā (EEK) Nr. 2408/92 par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem

(izziņots ar dokumenta numuru K(2007) 1712)

(Autentisks ir tikai teksts itāļu valodā)

(2007/332/EK)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu,

ņemot vērā Padomes 1992. gada 23. jūlija Regulu (EEK) Nr. 2408/92 par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem [1], un jo īpaši tās 4. panta 3. punktu,

tā kā:

I. **FAKTI**

(1) Itālijas Republika 2006. gada 27. janvārī un 28. februārī iesniedza Komisijai Infrastruktūras un transporta ministrijas 2005. gada 29. decembra Dekrētu Nr. 35 un Nr. 36 (publicēts *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* 2006. gada 11. janvārī) ("dekrēti Nr. 35 un 36") par sabiedrisko pakalpojumu saistību piemērošanu attiecībā uz 16 maršrutiem, kas savieno trīs Sardīnijas lidostas ar galvenajām Itālijas valsts lidostām, un lūdza Komisijai publicēt paziņojumu *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 2408/92 par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem 4. panta 1. punkta a) apakšpunktu ("Regula").

(2) Itālijas Republika savā 2006. gada 28. februāra vēstulē precizēja:

— ka Dekrēts Nr. 36 ir grozīts ar 2006. gada 8. februāra Dekrētu par maršruta *Cagliari-Torino* lidojumu skaitu, lidojumu laikiem un jaudu,

— ka tā arī ir pieprasījusi publicēt *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstneša* C sērijā paziņojumu par to, ka, saskaņā ar noteiktajām sabiedrisko pakalpojumu saistībām (SPS) un neprasot finansiālu kompensāciju, ja trīsdesmit dienu laikā pēc SPS publicēšanas neviens no gaisa pārvadātājiem nav apņēmies nodrošināt regulāru gaisa satiksmi visos Dekrētā Nr. 36 paredzētajos maršrutos, Itālija saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 2408/92 4. panta 1. punkta d) apakšpunktā noteikto procedūru var sniegt pieeju katram no šiem maršrutiem tikai vienam pārvadātājam un, izmantojot konkursa procedūru, piešķirt tiesības sniegt šos pakalpojumus atbilstīgi šīs pašas regulas noteikumiem.

(3) Komisija 2006. gada 24. martā *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* publicēja paziņojumu par SPS, kas piemērojamas saskaņā ar Dekrētu Nr. 35 [2] šādos sešos maršrutos:

— *Alghero-Roma* un *Roma-Alghero*,

— *Alghero-Milano* un *Milano-Alghero*,

— *Cagliari-Roma* un *Roma-Cagliari*,

[1] OV L 240, 24.8.1992., 8. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 1791/2006 (OV L 363, 20.12.2006., 1. lpp.).

[2] OV C 72, 24.3.2006., 4. lpp.

— *Cagliari-Milano* un *Milano-Cagliari*,

— *Olbia-Roma* un *Roma-Olbia*,

— *Olbia-Milano* un *Milano-Olbia*.

(4) Komisija 2006. gada 21. aprīlī *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* publicēja paziņojumu par SPS, kas piemērojamas saskaņā ar Dekrētu Nr. 36 [1] šādos desmit maršrutos:

— *Alghero-Bologna* un *Bologna-Alghero*,

— *Alghero-Turino* un *Turino-Alghero*,

— *Cagliari-Bologna* un *Bologna-Cagliari*,

— *Cagliari-Firenze* un *Firenze-Cagliari*,

— *Cagliari-Turino* un *Turino-Cagliari*,

— *Cagliari-Verona* un *Verona-Cagliari*,

— *Cagliari-Napoli* un *Napoli-Cagliari*,

— *Cagliari-Palerme* un *Palerme-Cagliari*,

— *Olbia-Bologna* un *Bologna-Olbia*,

— *Olbia-Verona* un *Verona-Olbia*.

(5) Komisija 2006. gada 22. aprīlī *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* publicēja informāciju par konkursu, ko Itālija izsludināja par SPS, kas piemērojamas saskaņā ar Dekrētu Nr. 36 [2]. Tajā paziņots, ka, ja neviens gaisa pārvadātājs nav apņēmies izpildīt SPS šajos maršrutos, Itālijas Republika attiecībā uz katru no desmit dekrētā noteiktajiem maršrutiem ir paredzējusi piemērot procedūru, kas noteikta Regulas 4. panta 1. punkta d) apakšpunktā.

(6) Galvenās 2006. gada 24. marta un 21. aprīļa paziņojumos publicēto sabiedrisko pakalpojumu saistību iezīmes ir šādas:

— katrs maršrutu pāris – *Alghero/Roma* un *Alghero/Milano* un *Olbia/Roma* un *Olbia/Milano* – ir viens vesels, kas ieinteresētajiem pārvadātājiem jāpieņem kopā kā atsevišķa vienība bez jebkādas kompensācijas neatkarīgi no tās veida vai avota. Savukārt maršrutu pāris *Cagliari/Roma* un *Cagliari/Milano* ieinteresētajiem pārvadātājiem ir jāpieņem kā atsevišķa vienība bez jebkādas kompensācijas neatkarīgi no tās veida vai avota,

— katrs no 2006. gada 21. aprīļa paziņojumā publicētajiem desmit maršrutiem un piemērotās sabiedrisko pakalpojumu saistības ieinteresētajam pārvadātājam ir jāpieņem katrs atsevišķi, kā atsevišķa vienība,

— pārvadātājam, kurš apņemas pildīt šīs saistības, jānodrošina pakalpojumu sniegšana turpmākos 36 mēnešus, un tas drīkst pārtraukt savu darbību, vienīgi iesniedzot uzteikumu sešus mēnešus iepriekš *ENAC* (Itālijas Civilās aviācijas dienests) un Sardīnijas Autonomajam reģionam,

— katrs atsevišķs pārvadātājs (vai galvenais pārvadātājs), kurš piekrīt sabiedrisko pakalpojumu saistībām, pareizas pakalpojuma izpildes un nepārtrauktības garantēšanai iemaksā drošības naudu, kuras summai jābūt vismaz 5 % no paredzamā kopējā apgrozījuma, ko aprēķinājis *ENAC* par regulārajiem gaisa pārvadājumiem katra attiecīgā maršruta kopumam. Drošības naudu iemaksā *ENAC*, un šis dienests to izmantos attiecīgo pārvadājumu izpildes nodrošināšanai to nepamatotas pārtraukšanas gadījumā; drošības naudas summa 50 % apjomā tiek garantēta ar bankas galvojumu pēc pirmā pieprasījuma un 50 % – ar apdrošināšanas sabiedrības galvojumu,

— lai novērstu jaudas pārpalikumu apstākļos, kad vairāki pārvadātāji izmanto vienu un to pašu maršrutu, *ENAC*, ņemot vērā attiecīgo lidostu ierobežoto infrastruktūru, pēc apspriešanās ar Sardīnijas Autonomā reģiona pašvaldību, sabiedrības interešu labā ir dots uzdevums pielāgot sabiedrisko pakalpojumu pamatā liktajai mobilitātes prasībai to pārvadātāju darbības programmas, kuri piekrīt saistībām. Pielāgojot darbības programmas, jāvadās pēc tā, lai maršruti un reisu skaits starp pārvadātājiem būtu pārdalīti līdzvērtīgi, ņemot vērā arī attiecīgo maršrutu (vai maršrutu kopu) pārvadājumu apjomu, kāds bijis iepriekšējo divu gadu laikā,

— minimālais lidojumu skaits, lidojumu laiki un jauda katram maršrutam ir norādīti 2006. gada 24. marta paziņojuma un 2006. gada 21. aprīļa paziņojuma 2. punktā "SABIEDRISKO PAKALPOJUMU SAISTĪBU APRAKSTS",

— izmantojamo gaisa kuģa minimālais nodrošinājums ir norādīts 3. punktā "KATRĀ MARŠRUTĀ IZMANTOTO LIDAPARĀTU TIPS",

— tarifikācija visiem norādītajiem maršrutiem ir sniegta 4. punktā "TARIFI". Īpaši attiecībā uz pazemināti em tarifiem abu paziņojumu 4.8. punktā norādīts, ka pārvadātājiem, kuri veic lidojumus noteiktajos maršrutos, ir juridiskas saistības noteikt pazeminātus tarifus (norādīti 4. punktā "TARIFI") vismaz Sardīnijā dzimušām personām, pat ja viņu dzīvesvieta nav Sardīnija,

[1] OV C 93, 21.4.2006., 13. lpp.
[2] OV C 95, 22.4.2006., 9.–27. lpp. un 30. lpp.

— saskaņā ar Dekrētu Nr. 35, kas 2005. gada 29. decembrī nosūtīts Komisijai un 2006. gada 11. janvārī publicēts *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības jāpiemēro attiecīgajos maršrutos no 2006. gada 31. marta līdz 2009. gada 30. martam. Tomēr 2006. gada 28. februārī Itālijas iestādes informēja Komisiju par 2006. gada 23. februārī pieņemtu dekrētu (Itālijas Pastāvīgās pārstāvniecības vēstule ar protokola Nr. 2321), kurā šie datumi grozīti attiecīgi uz 2006. gada 2. maiju un 2009. gada 1. maiju. Šie datumi ir publicēti *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2006. gada 24. martā,

— saskaņā ar Dekrētu Nr. 36, kas 2005. gada 29. decembrī nosūtīts Komisijai, 2006. gada 11. janvārī publicēts *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, kā arī 2006. gada 21. aprīlī – *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, Itālijas Republika paziņo, ka sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību piemērošanas sākuma un beigu dienu attiecīgajos maršrutos paredzēts noteikt vēlāk. Tāpēc *Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša* publikācijā nav norādīts noteikts saistību piemērošanas sākuma un beigu datums,

— pārvadātājiem, kuri nolēmuši pieņemt sabiedrisko pakalpojumu saistības, 30 dienu laikā pēc paziņojuma publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, jāiesniedz oficiāla piekrišana kompetentai Itālijas iestādei.

(7) Pirms šajā lēmumā minēto sabiedrisko pakalpojumu saistību piemērošanas Itālijas Republika ar 2000. gada 1. augusta un 2000. gada 21. decembra dekrētu piemēroja sabiedrisko pakalpojumu saistības attiecībā uz sešiem maršrutiem starp Sardīnijas lidostām un Romas un Milānas lidostām. Šīs saistības tika publicētas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2000. gada 7. oktobrī [1]. Saskaņā ar Regulas 4. panta 1. punkta d) apakšpunktu attiecīgajos maršrutos tika izsludināts konkurss, lai izvēlētos pārvadātājus, kam piešķirt ekskluzīvas tiesības veikt pārvadājumus šajos maršrutos, piešķirot finansiālu kompensāciju [2].

(8) Pārvadātāji, kas saņēma atļauju veikt pārvadājumus minētajos maršrutos saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu saistībām, bija šādi:

— *Alitalia:* maršrutā *Cagliari/Roma*,

— *Air One:* maršrutā *Cagliari/Milano*, *Alghero/Milano* un *Alghero/Roma*,

— *Meridiana:* maršrutā *Olbia/Roma* un *Olbia/Milano*.

(9) Šīs saistības aizstāja ar sabiedrisko pakalpojumu saistībām, kas noteiktas Itālijas 2004. gada 8. novembra dekrētā un publicētas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2004. gada 10. decembrī [3]. Pēc *Latium* (Lacijas) Reģionāli administratīvās tiesas 2005. gada 17. marta nolēmuma, ar kuru daļēji anulēja 2004. gada 8. novembra dekrētu, Itālijas iestādes informēja Komisiju, ka tās šīs saistības ir "apturējušas". Paziņojumu šai nolūkā 2005. gada 1. jūlijā publicēja *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* [4]. Itālijas iestādes 2005. gada 6. decembrī informēja Komisiju, ka 2004. gada 8. novembra dekrēts tika atcelts no 2004. gada 15. novembra.

II. **PROCEDŪRA**

(10) Komisija savā 2006. gada 9. marta vēstulē Itālijas Republikai (reģistrēta ar Nr. 204756) pauda bažas par sabiedrisko pakalpojumu saistībām, kas noteiktas Dekrētā Nr. 35 un Nr. 36. Komisija pieprasīja iesniegt detalizētāku informāciju par SPS piemērošanas iemesliem un kārtību. Itālijas Republika atbildēja ar pirmo vēstuli, kurai bija pievienots 2006. gada 22. marta vēstules projekts, tad ar 2006. gada 4. aprīļa vēstuli.

(11) Komisija 2006. gada 27. aprīļa vēstulē *ENAC* pieprasīja papildu informāciju un informāciju par pašreizējo SPS darbību, pirms spēkā stājas jaunās SPS.

(12) *ENAC* atbildēja ar 2006. gada 9. maija vēstuli un apstiprināja, ka režīms, kas piemērojams sabiedrisko pakalpojumu saistībām no Sardīnijas uz Romas un Milānas pilsētām līdz 2006. gada 2. maijam, bija 2000. gada režīms, kurš vēl aizvien bija spēkā no tā brīža, kad 2004. gada dekrēts, ar kuru tās bija paredzēts grozīt, tika atcelts. Sākot no 2006. gada 2. maija, piemēro ar Dekrētu Nr. 35 noteikto jauno režīmu. Atbildē arī bija paskaidrots, ka SPS pilnībā piemēro visai Milānas lidostu sistēmai, kā tas noteikts ar 2000. gada paziņojumu.

(13) Itālijas Republika 2006. gada 4. augustā vēlreiz atbildēja uz Komisijas 9. marta vēstuli, sniedzot jaunu papildu, bet mazāk nozīmīgu informāciju.

(14) Komisija 2006. gada 1. augustā pēc savas iniciatīvas pieņēma lēmumu uzsākt izmeklēšanu atbilstīgi Regulas 4. panta 3. punktam [5]. Šis lēmums Itālijas Republikai tika paziņots 2006. gada 1. augustā (dokuments Nr. C(2006) 3516). Tajā pašā lēmumā Komisija pieprasīja Itālijas iestādēm viena mēneša laikā sniegt atbildes uz vairākiem jautājumiem.

(15) Itālijas iestādes atbildēja ar 2006. gada 31. augusta vēstuli. Vēstulē bija atbildes uz vairākumu uzdoto jautājumu.

[1] OV C 284, 7.10.2000., 16. lpp.
[2] OV C 51, 16.2.2001., 12.–22. lpp.
[3] OV C 306, 10.12.2004., 6. lpp.
[4] OV C 161, 1.7.2005., 10. lpp.
[5] OV L 215, 5.8.2006., 31. lpp.

(16) Tomēr Komisija 2006. gada 2. oktobrī vērsās pie Itālijas Pastāvīgās pārstāvniecības, lūdzot tai papildu informāciju.

(17) Itālijas Republika 2006. gada 6. oktobrī atbildēja ar vēstuli, kurā izsmeļoši bija atbildēts uz Komisijas papildu jautājumiem.

(18) Briselē 2006. gada 17. oktobrī notika Komisijas (TREN.F.1. nodaļa) sanāksme ar Itālijas iestādēm (Transporta ministrija, Pastāvīgā pārstāvniecība, Sardīnijas pašvaldība un *ENAC*).

(19) Šī atbilde jo īpaši apstiprināja, ka šādi maršruti jau tiek apkalpoti saskaņā ar SPS, kas noteiktas Regulas 4. panta 1. punkta a) apakšpunktā:

— *Olbia-Roma: Meridiana,*

— *Olbia-Milano: Meridiana,*

— *Alghero-Roma: Air One,*

— *Alghero-Milano: Air One,*

— *Cagliari-Roma: Air One* un *Meridiana,*

— *Cagliari-Milano: Air One* un *Meridiana,*

— *Cagliari-Bologna: Meridiana,*

— *Cagliari-Torino: Meridiana,*

— *Cagliari-Verona: Meridiana,*

— *Olbia-Bologna: Meridiana.*

Toties šādos sešos maršrutos neviens uzņēmums nepiekrita sniegt pakalpojumus atbilstīgi Regulas 4. panta 1. punkta a) apakšpunktā noteiktai kārtībai. Tādēļ Itālijas Republika gatavojas izsludināt konkursu atbilstīgi 4. panta 1. punkta d) apakšpunktam. Šobrīd tiesības piedalīties konkursā ir šādiem pārvadātājiem:

— *Olbia-Verona: Meridiana,*

— *Alghero-Bologna: Air One,*

— *Alghero-Torino: Air One,*

— *Cagliari-Firenze: Air One* un *Meridiana,*

— *Cagliari-Napoli: Air One* un *Meridiana,*

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

([1]) Sk. Itālijas Republikas 2006. gada 6. oktobra un 15. novembra atbildes, kā arī *ENAC* 2006. gada 23. maija paziņojumu presei. Tomēr Itālijas Republika paskaidroja, ka tā pagaidām šos maršrutus nav piešķīrusi sakarā ar pašlaik notiekošo Komisijas izmeklēšanu.

III. **ANALĪZE**

1. **Tiesiskais regulējums**

(20) Sabiedrisko pakalpojumu saistību tiesiskais regulējums noteikts Regulā, kurā definēti brīvas pārvadājumu veikšanas principa piemērošanas nosacījumi gaisa transporta nozarē.

(21) Sabiedrisko pakalpojumu saistības tiek definētas kā izņēmums no regulas principa, kas nosaka, ka "ievērojot šo regulu, attiecīgā(-ās) dalībvalsts(-is) atļauj Kopienas gaisa pārvadātājiem izmantot satiksmes tiesības Kopienas teritorijas maršrutos" ([2]).

(22) Sabiedrisko pakalpojumu saistību piemērošanas nosacījumi definēti 4. pantā. Tos ievēro precīzi saskaņā ar nediskriminācijas un proporcionalitātes principiem. Sabiedrisko pakalpojumu saistībām jābūt atbilstoši pamatotām saskaņā ar minētajā pantā izklāstītajiem kritērijiem.

(23) Precīzāk runājot, sabiedrisko pakalpojumu saistību tiesiskajā regulējumā paredzēts, ka dalībvalsts tās var piemērot "attiecībā uz regulāru gaisa satiksmi uz lidostu, kas apkalpo kādu nomaļo vai jaunattīstības reģionu savā teritorijā, vai attiecībā uz mazāk noslogotu maršrutu uz jebkuru reģionālu lidostu savā teritorijā, jebkuru šādu maršrutu uzskatot par vitāli svarīgu reģiona, kurā atrodas šī lidosta, ekonomikas attīstībai, ciktāl tas ir vajadzīgs, lai šajā maršrutā nodrošinātu tādu noteikumiem atbilstīgu regulāru gaisa satiksmi, kas atbilst noteiktajiem nepārtrauktības, regularitātes, pārvadājumu apjoma un cenu veidošanas standartiem, kurus gaisa pārvadātāji neievērotu, ja ņemtu vērā vienīgi savu komerciālo interesi" ([3]).

(24) Regulāras gaisa satiksmes pakalpojumu pietiekamību dalībvalstis izvērtē, "ņemot vērā sabiedrības intereses, iespēju izmantot citus transporta veidus un šo veidu iespējas apmierināt attiecīgās transporta vajadzības un visu gaisa pārvadātāju, kas darbojas vai plāno darboties šajā maršrutā, kopējo rezultātu" ([4]).

([2]) 1992. gada 23. jūlija Regulas (EEK) Nr. 2408/92 3. panta 1. punkts.
([3]) 1992. gada 23. jūlija Regulas (EEK) Nr. 2408/92 4. panta 1. punkta a) apakšpunkts.
([4]) 1992. gada 23. jūlija Regulas (EEK) Nr. 2408/92 4. panta 1. punkta b) apakšpunkts.

(25) Regulas 4. pantā paredzēts divu posmu mehānisms: pirmajā posmā – 4. panta 1. punkta a) apakšpunkts – attiecīgā dalībvalsts piemēro sabiedrisko pakalpojumu saistības vienam vai vairākiem maršrutiem, kas ir pieejami visiem Kopienas pārvadātājiem, ja tie ievēro šīs saistības. Gadījumā, ja maršruta, kam piemērotas sabiedrisko pakalpojumu saistības, apkalpošanai nav pieteicies neviens pārvadātājs, dalībvalsts var sākt īstenot otrā posma pasākumus – 4. panta 1. punkta d) apakšpunkts, kas paredz ierobežot piekļuvi šim maršrutam ar vienu pārvadātāju uz laiku līdz trim gadiem, ko var pagarināt. Pārvadātāju izvēlas Kopienas atklātā konkursā. Izraudzītais pārvadātājs tad var saņemt finansiālu kompensāciju par pārvadājumu veikšanu maršrutā, ievērojot sabiedrisko pakalpojumu saistības.

(26) Saskaņā ar 4. panta 3. punktu pēc dalībvalsts lūguma vai pēc savas iniciatīvas veiktās izmeklēšanas Komisija var izlemt, vai jāturpina piemērot publicētās sabiedrisko pakalpojumu saistības. Komisijai jāpaziņo savs lēmums Padomei un dalībvalstīm.

2. **Kritērijiem atbilstošie maršruti**

(27) Itālijas Republika pamatoja sabiedrisko pakalpojumu saistību piemērošanu ar nepieciešamību veicināt Sardīnijas attīstību, kas palīdzēs mazināt Sardīnijas kā salas nošķirtību.

(28) Turklāt Sardīnijas autonomā pašvaldība ir apņēmusies veicināt tās iedzīvotāju mobilitāti. Patiesi, maršruti starp Sardīniju un kontinentālo Itāliju atkarībā no gadalaika netiek nodrošināti vienmērīgi, kaut arī Sardīnijas iedzīvotājiem būtu jābūt iespējai izmantot mobilitātes principu atbilstoši un visa gada garumā. Turklāt Itālijas Republika vērsa uzmanību uz lielajiem attālumiem gan kilometru, gan laika ziņā starp dažādām lidostām Sardīnijā – reģionā ar slikti attīstītu infrastruktūru. Šis ir iemesls, pamatojoties uz kuru tā uzskata, ka sabiedrisko pakalpojumu saistības jāattiecina uz visām trim Sardīnijas lidostām.

(29) Komisija uzskata, ka Sardīniju var uzskatīt par nomaļu apgabalu – tās izvietojuma dēļ (sala) un tāpēc, ka uz tās nav pieejami reāli alternatīvi transporta veidi.

(30) Turklāt Sardīnijas ekonomiskās attīstības atpalicība, salīdzinot ar citiem Itālijas reģioniem, ir plaši dokumentēta. Sardīnijas nošķirtība, kā arī nelielais iedzīvotāju skaits, kas turpina samazināties augstā emigrācijas līmeņa dēļ, izskaidro salas ekonomisko atpalicību, kuras dēļ tā ierindojama līdzās Dienviditālijas reģioniem.

(31) Pamatojoties uz tās rīcībā esošo informāciju, Komisijas analīze neļauj apšaubīt attiecīgo maršrutu būtisko nozīmi, kā to uzvērušas Itālijas iestādes.

3. **Sabiedrisko pakalpojumu saistību atbilstība**

3.1. *Vispārīgi apsvērumi*

(32) Atbilstoši Regulas 4. panta 1. punkta a) apakšpunktam dalībvalstis var piemērot sabiedrisko pakalpojumu saistības vienīgi "ciktāl tas ir vajadzīgs, lai šajā maršrutā nodrošinātu tādu noteikumiem atbilstīgu regulāru gaisa satiksmi, kas atbilst noteiktajiem nepārtrauktības, regularitātes, pārvadājumu apjoma un cenu veidošanas standartiem, kurus gaisa pārvadātāji neievērotu, ja ņemtu vērā vienīgi savu komerciālo interesi".

(33) Pakalpojumu atbilstība ir izvērtēta, ņemot vērā Regulas 4. panta 1. punkta b) apakšpunktā noteiktos kritērijus:

— sabiedrības intereses,

— iespēju izmantot, jo īpaši salu reģioniem, citus transporta veidus un šo veidu iespējas apmierināt attiecīgās transporta vajadzības,

— aviobiļešu cenas un nosacījumus, kurus var piedāvāt klientiem,

— visu gaisa pārvadātāju, kas darbojas vai plāno darboties šajā maršrutā, kopējo rezultātu.

(34) Turklāt sabiedrisko pakalpojumu saistībām jāatbilst proporcionalitātes un nediskriminācijas pamatprincipiem (skatīt, piemēram, Eiropas Kopienu Tiesas 2001. gada 20. februāra nolēmumu Lietā C-205/99, *Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir)* un citi pret *Administración General del Estado*, [2001] ECR I-01271. lpp.).

(35) Šajā gadījumā Komisija, pamatojoties uz Itālijas iestāžu iesniegto informāciju, uzskata, ka sabiedrisko pakalpojumu saistību piemērošana attiecībā uz lidojumu biežumu, jaudu un cenām var būt nepieciešama, lai nodrošinātu atbilstošus pakalpojumus attiecīgajos maršrutos.

(36) Tomēr Komisija uzskata, ka atsevišķi nosacījumi, kas paredzēti Dekrētā Nr. 35 un Nr. 36 ir nepiemēroti ierobežojoši un nesamērīgi.

3.2. *Pienākums iesniegt piekrišanu par sabiedrisko pakalpojumu saistībām 30 dienu laikā*

(37) Dekrēta Nr. 35 un Nr. 36 par sabiedrisko pakalpojumu saistībām 8. punktā ir paredzēts, ka "pārvadātāji, kas nolēmuši piekrist šajā dokumentā izklāstītajām sabiedriskā pakalpojuma saistībām, 30 dienu laikā no dienas, kad Komisijas paziņojums par iepriekšminēto saistību uzlikšanu publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, iesniedz *ENAC* adresētu oficiālu piekrišanu". Šīs saistības pat rada nosacījumu, ka pārvadātājs, kurš nosūta piekrišanu vienu dienu "par vēlu" var tikt izslēgts. Tādējādi pārvadātājs, kurš noteiktajā laikā nenosūta piekrišanu visam sabiedrisko pakalpojumu saistību nosacījumu kopumam, var tikt izslēgts uz visu attiecīgo periodu.

(38) Komisija uzskata, ka atbilstoši Regulas 4. panta 1. punkta a) apakšpunktam šim nosacījumam nav juridiskā pamata un tas ir pārmērīgi ierobežojošs. Regulas 4. panta 1. punkta a) apakšpunkts neatļauj dalībvalstīm ierobežot to pārvadātāju skaitu, kam ir piekļuve šiem maršrutiem, bet vienīgi attiecināt sabiedrisko pakalpojumu saistības kopumā uz visiem pārvadātājiem, kas darbojas vai paredzējuši darboties šajos maršrutos. Pārvadātāju skaita ierobežošana ir iespējama vienīgi atbilstoši 4. panta 1. punkta d) apakšpunktam.

(39) Tādā veidā ikvienam pārvadātājam, kas apņemas ievērot Regulas 4. panta 1. punkta a) apakšpunktā noteiktās sabiedrisko pakalpojumu saistības, jābūt iespējai darboties šajā maršrutā, lai kāds arī būtu laika periods, kad tas gatavotos sākt šos pakalpojumus. Ja neviens pārvadātājs atbilstoši 4. panta 1. punkta a) apakšpunktā noteiktajām sabiedrisko pakalpojumu saistībām nav uzsācis regulāru gaisa satiksmi konkrētā datumā, dalībvalsts var ierobežot piekļuvi šim maršrutam saskaņā ar 4. panta 1. punkta d) apakšpunktu. Taču, ja viens vai vairāki pārvadātāji ir uzsākuši darbību noteiktajā laikā, dalībvalsts nedrīkst liegt piekļuvi šim maršrutam citiem pārvadātājiem, kas vēlas uzsākt darbību pēc pēdējā termiņa. Jaunu pārvadātāju iesaistīšanās tomēr var izraisīt nepieciešamību mainīt katram pārvadātājam piemērotās sabiedrisko pakalpojumu saistības (skatīt tālāk 3.4. sadaļu).

3.3. *Pienākums apkalpot maršrutu trīs gadus ilgā laika periodā*

(40) Dekrētu Nr. 35 un Nr. 36 par sabiedrisko pakalpojumu saistībām 5. punktā paredzēts, ka "saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 2408/92 4. panta 1. punkta c) apakšpunktu pārvadātājam, kas piekrīt saistībām, jānodrošina pakalpojuma sniegšana vismaz 36 mēnešus pēc kārtas, un pārvadātājs nedrīkst to pārtraukt, vismaz 6 mēnešus iepriekš nebrīdinot par to *ENAC* un Sardīnijas Autonomā reģiona pašvaldību".

(41) Prasība piemērot minimālo laika periodu šajā gadījumā ir saskaņā ar 4. panta 1. punkta c) apakšpunktu, kas nosaka, ka "gadījumos, kad citi transporta veidi nevar nodrošināt pietiekošu un nepārtrauktu apkalpošanu, attiecīgās dalībvalstis var iekļaut sabiedriskā pakalpojuma pienākumā prasību par to, ka jebkurš gaisa pārvadātājs, kas plāno darboties šajā maršrutā, dod garantiju, ka tas darbosies šajā maršrutā noteiktu laiku, kurš jānosaka konkrēti, saskaņā ar pārējiem sabiedriskā pakalpojuma pienākuma noteikumiem". Komisija uzskata, ka, tā kā Sardīnija ir sala un ir nošķirta no kontinentālās valsts daļas, citi transporta veidi nenodrošina atbilstošus alternatīvus transporta pakalpojumus.

(42) Tomēr Komisija uzskata, ka Dekrētā Nr. 35 un Nr. 36 noteiktais minimālais laika periods "trīs gadi" ir pārāk ilgs un neatbilstošs.

(43) Komisija var saprast nepieciešamību nodrošināt pakalpojumu nepārtrauktību un saņemt apliecinājumu no pārvadātājiem, ka tie apņemas darboties noteiktu laika periodu. Tomēr, kā minēts iepriekš, par sabiedrisko pakalpojumu saistību piemērošanu atbildīgās iestādes nedrīkst potenciālos kandidātus izslēgt no darbības. Sabiedrisko pakalpojumu saistības bez ekskluzīvas koncesijas vai kompensācijas nekādā gadījumā nedrīkst būt par pamatu ilglaicīgai vai galīgai tirgus slēgšanai.

(44) Noteiktos gada laikos var likumīgā kārtā regulēt apkalpošanas biežumu maršrutos, kuru noslogojums lielā mērā ir atkarīgs no sezonas. Šādos maršrutos pastāv risks, ka pārvadātāji gluži dabiski mēģinās ierobežot vai koncentrēt savu piedāvājumu tajās nedēļās, kurās lidojumu biežums ir pietiekams, lai nodrošinātu pakalpojuma rentabilitāti un nesniegt pakalpojumus citos gada periodos. Tomēr Komisija uzskata, ka šādos apstākļos proporcionalitātes principa ievērošana nozīmē to, ka laika periods, kurā maršrutu apkalpošana saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu saistībām, kas noteiktas 4. panta 1. punkta a) apakšpunktā ir jānodrošina pastāvīgi, nedrīkst pārsniegt vienu gadu.

(45) Turklāt Komisija uzskata, ka šis ilgums neatbrīvo iestādi, kas atbildīga par sabiedrisko pakalpojumu saistību piemērošanu, no regulāras tā atbilstības novērtēšanas. Kā tālāk minēts, tāda pārbaude ir jāveic, tiklīdz jauns pārvadātājs sāk vai gatavojas uzsākt pakalpojumu sniegšanu attiecīgajā maršrutā.

3.4. *ENAC veiktā maršrutu un reisu skaita sadale*

(46) Dekrētu Nr. 35 un Nr. 36 1.6. punkts paredz, ka "lai novērstu jaudas pārpalikumu apstākļos, kad vairāki pārvadātāji izmanto vienu un to pašu maršrutu, Valsts civilās aviācijas dienestam (*ENAC*), ņemot vērā attiecīgo lidostu ierobežoto infrastruktūru un pēc apspriešanās ar Sardīnijas Autonomā reģiona pašvaldību, sabiedrības interešu labā ir dots uzdevums pielāgot sabiedrisko pakalpojumu pamatā liktajai mobilitātes prasībai to pārvadātāju darbības programmas, kuri piekrīt saistībām. Pielāgojot darbības programmas, jāvadās pēc tā, lai maršruti un reisu skaits starp pārvadātājiem būtu pārdalīti līdzvērtīgi, ņemot vērā arī attiecīgo maršrutu (vai maršrutu kopu) pārvadājumu apjomu, kāds bijis iepriekšējo divu gadu laikā."

(47) Pamatojoties uz savām pilnvarām, *ENAC* var izlemt un veicināt vienošanos starp vairākām kompānijām, kas apkalpo vienu un to pašu maršrutu. Sardīnijas gadījumā *ENAC* sarīkoja apaļā galda sarunas ar pārvadātājiem, kas ieinteresēti konkrētos maršrutos, un kopā ar viņiem vienojās par maršrutu sadali.

(48) Itālijas Republika aizstāv savas tiesības iestāties lietā, kuras, pēc tās domām, garantē pakalpojuma pastāvīgumu, tādējādi aizsargājot sabiedrisko pakalpojumu saistības no tādiem pārvadātājiem, kurus varētu mazāk interesēt iespēja bez jebkādas kompensācijas atbilst sabiedrisko pienākumu saistībām. Tā īpaši atsaucas uz *Lazio* 2005. gada 17. marta Reģionālās administratīvās tiesas lēmumu, kurā teikts, ka "ir pilnīgi likumīgi, ka 2004. gada Dekrēts var noteikt scenāriju, kurā visos maršrutos, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu saistības, savstarpēji konkurējot, darbojas vairāki atsevišķi pārvadātāji. Šāda iespēja tomēr ir skaidri jāparedz, un vienlaikus ir arī jāparedz minimālais objektīvais kritērijs laika nišu iepriekšējā sadalē atkarībā no to pārvadātāju skaita (viens, divi vai vairāk par diviem), kas jau piekrituši sabiedrisko pakalpojumu saistībām, lai novērstu neizdevīgu "jaudas pārpalikumu", un jo īpaši, lai laika nišu sadale nebūtu par pamatu patvaļīgai rīcībai un *de facto* izņēmuma darbībām, ko Dekrēta noteikumi skaidri noraidīja" ([1]).

(49) Sabiedrisko pakalpojumu saistībām, kas jāpiemēro saskaņā ar 4. panta 1. punkta a) apakšpunktu, jāņem vērā pārvadātāju kopums, kas darbojas vai gatavojas darboties attiecīgajā maršrutā. To apstiprina 4. panta 1. punkta b) apakšpunkts, kas paredz, ka: "regulāras gaisa satiksmes pakalpojumu pietiekamību vērtē dalībvalstis, ņemot vērā visu gaisa pārvadātāju, kas veic vai plāno veikt pārvadājumus šajā maršrutā, kopējo piedāvājumu".

(50) Komisija uzskata, ka šis princips ir jāievēro ne tikai sabiedrisko pakalpojumu saistību piemērošanas brīdī, bet visā režīma laikā. Tādējādi katru reizi, kad jauns pārvadātājs sāk vai gatavojas uzsākt darbību šajā maršrutā, sabiedrisko pakalpojumu saistību noteiktā katra pārvadātāja jauda un reisu skaits ir jāpārskata tā, lai kopējā katra maršruta jauda un reisu skaits nepārsniegtu līmeni, kas precīzi nepieciešams, lai sniegtu atbilstošu pakalpojumu.

(51) Saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu saistībām, kas noteiktas Regulas 4. panta 1. punkta a) apakšpunktā, pārvadātājiem katram individuāli nav jāapņemas nodrošināt reisu skaitu vai jaudu, taču visi pārvadātāji kopā var nodrošināt minimālo pakalpojuma apjomu.

(52) Komisija atzīst, ka iestādei, kas atbildīga par sabiedrisko pakalpojumu saistībām, var rasties nepieciešamība nodrošināt to, ka reisu skaits un jauda atbilst SPS. Tomēr šī iestāde nekādā gadījumā nedrīkst ierobežot iespēju attiecīgajiem pārvadātājiem, tiklīdz tie vēlas, sniegt pakalpojumus, kas pārsniegtu sabiedrisko pakalpojumu saistību noteikto minimālo reisu skaita un jaudas līmeni. Tādējādi, ja *ENAC* pieņemtie noteikumi neļauj pārvadātājam sniegt papildu pakalpojumus, tie ir nepiemēroti ierobežojoši un ir pretrunā Regulai.

(53) Šajā sakarā Komisija pauž apmierinātību, ka Itālijas Republika savā 2006. gada 15. novembra vēstulē apstiprināja, ka tās administrācija periodiski ik gadu no jauna izvērtēs situāciju un izskatīs visus iespējamos pārvadātāju iesniegumus darbībai maršrutos atbilstīgi sabiedrisko pakalpojumu saistībām ([2]). Tā atzīmē, ka Itālijas Republika apstiprināja to, ka "dalībvalstij nekas neliedz pārbaudīt (ieskaitot sabiedrisko pakalpojumu saistību piemērošanas periodu) sabiedrisko pakalpojumu saistību atbilstību un vajadzību, un tā rezultātā tā var grozīt un/vai atcelt SPS, ja vien to lietderīgums vai likumība netiek pilnībā atjaunotas" ([3]).

([1]) *Lazio* administratīvās tiesas 2005. gada 17. marta Lēmums Nr. 2436.

([2]) Itālijas Republikas 2006. gada 15. novembra vēstule, 2. lpp.

([3]) Itālijas Republikas 2006. gada 15. novembra vēstule, 11. lpp.

3.5. Maršrutu *Alghero-Roma* un *Alghero-Milano* apvienošana vienā grupā un maršrutu *Olbia-Roma* un *Olbia-Milano* apvienošana citā grupā

(54) Itālijas Republika pamato, ka maršruti *Alghero-Roma* un *Alghero-Milano* tiek apvienoti vienā grupā un maršruti *Olbia-Roma* un *Olbia-Milano* tiek apvienoti citā grupā tāpēc, ka to darbības ir papildinošas un savstarpēji atkarīgas. Saskaņā ar Itālijas iestāžu sniegto informāciju šajos maršrutos divās trešdaļās gada pasažieru plūsma ir ļoti neliela, kam par pamatu ir tās sezonālais raksturs. Ņemot vērā, ka šajos maršrutos nav paredzēta finansiāla kompensācija, administrācijas pienākums ir nodrošināt to, ka pārvadātāju darbība ir ilgtspējīga, neraugoties uz to, ka tā nav piesaistoša ekonomiskā ziņā. Tādējādi ir jāizmanto "darbības savstarpējās atkarības izdevīgums" kas "ziemas periodā sakarā ar nelielo pieprasījumu nodrošinātu lidaparātu rotāciju", bet "grupētu maršrutu plānošana palīdz piesaistīt pārvadātājus šajos maršrutos". Turklāt, pēc Itālijas Republikas domām, vasaras mēnešiem vajadzīgais piedāvājums varētu tikt labāk nodrošināts, kopīgi apkalpojot maršrutu grupu. Visbeidzot Itālijas Republika argumentē, ka pašā Regulā ir paredzēta iespēja apvienot piedāvājuma svārstības, piemēram, vienas nedēļas ietvaros. Šāda apvienošana tādējādi ļautu ierobežot izmaksas un optimizēt jaudu, vienlaikus vislabāk atbilstot pieprasījumam. Tādā veidā šī apvienošana grupās neveidotu tirgus ierobežojumu, bet – gluži otrādi – veicinātu jaunu pārvadātāju piesaisti.

(55) Komisija uzskata, ka maršrutu apvienošana grupās nav savienojama ar Regulas 4. panta 1. punkta a), b) un c) apakšpunktu. Šajos punktos noteiktajos sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas atbilstības un piemērotības kritērijos katru reizi skaidri norādīts "maršruts", nevienā vietā nepieminot maršrutu apvienošanu grupās. Tas nozīmē, ka ikviens no šiem kritērijiem attiecībā uz katru atsevišķo maršrutu ir jāizvērtē individuāli.

(56) Turklāt šāda interpretācija atbilst proporcionalitātes principa prasībām. Patiesi, šāda maršrutu apvienošana grupās dalībvalstīm dotu iespēju piemērot sabiedrisko pakalpojumu saistības maršrutos, kur tās nav vajadzīgas, lai nodrošinātu atbilstošu pakalpojumu sniegšanu. Iespēja maršrutus apvienot grupās ir pieminēta vienīgi 4. panta 1. punkta d) apakšpunktā, kur norādīts, ka tiesības veikt šādus pārvadājumus ir "vai nu atsevišķos maršrutos, vai maršrutu kopā". Gluži pretēji, šī skaidri noformulētā norāde 4. panta 1. punkta d) apakšpunktā pilnībā izslēdz šādas apvienošanas iespēju, piemērojot 4. panta 1. punkta a), b) un c) apakšpunktu. Ja tirgus dēļ neviens pārvadātājs atbilstoši šajā maršrutā noteiktajām sabiedrisko pakalpojumu saistībām nav uzsācis vai negatavojas uzsākt regulāru gaisa satiksmi, dalībvalsts var šajā maršrutā ierobežot piekļuvi tikai vienam pārvadātājam uz laika periodu līdz trim gadiem un izsludināt konkursu, kas aptvertu vairāku maršrutu grupu. Rezumējot iepriekšminēto, vairāku maršrutu apvienošanu var uzskatīt par atbildi uz nepārprotamu iejaukšanos tirgus darbībā un kā netiešu kompensāciju, kas, tāpat kā tiešas kompensācijas, ir pieļaujama vienīgi atbilstīgi 4. panta 1. punkta d) apakšpunktam. Nekādā gadījumā – saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu saistību režīmu atbilstīgi 4. panta 1. punkta a) apakšpunktam – maršrutu apvienošana nedrīkst būt ar mērķi padarīt rentablus divus atsevišķus maršrutus, lai atbalstītu viena vai vairāku pārvadātāju darbību.

(57) Turklāt Itālijas iestāžu iesniegtie paskaidrojumi nav balstīti uz tehniskiem vai ekonomiskiem aprēķiniem, kas pamatotu to veikto analīzi.

Tām var izvirzīt šādus sekojošus pretargumentus:

— plānotajam reisu biežumam un jaudai ir jāatspoguļo katra atsevišķa reisa vajadzības; tie nedrīkst tikt organizēti tādā veidā, ka šīs vajadzības tiek apmierinātas efektīvāk, vienīgi šos maršrutus apvienojot,

— saistības nodrošināt noteiktu skaitu reisu apvienojot (izdevīgākos maršrutus ar mazāk izdevīgiem) ir tik ļoti smagas, ka tas mazina daudzu potenciālu pārvadātāju, kas vēlētos pieņemt sabiedrisko pakalpojumu saistības, interesi un vēlmi nodrošināt lidojumus uz Sardīniju un atpakaļ, bet kuriem, tā kā viņu darbība nav bāzēta vienā no šīm divām pilsētām, *de facto* tiek liegta iespēja piedāvāt šos pakalpojumus. Kā rezultātā maršrutu apvienošana drīzāk ierobežo tirgu,

— ir acīm redzami, ka, ja sabiedrisko pakalpojumu saistības tiks šādi apvienotas grupās, vienīgi daži jau esošie pārvadātāji atbildīs šīm prasībām. Tādējādi sabiedrisko pakalpojumu saistību piemērošana ir izslēgusi no tirgus pārvadātājus, kas darbojās vai gatavojās darboties maršrutos no Romas un Milānas uz abām lidostām – *Olbia* un *Alghero*. Tādējādi, pat ja šie pārvadātāji vēlētos, viņi nebūtu varējuši piedalīties konkursā, lai nodrošinātu pakalpojumu, kas tiem izmaksātu pārāk dārgi. Tas nozīmē, ka šāda maršrutu apvienošana izslēdz citu potenciālu pārvadātāju darbību.

Šie ierobežojošie nosacījumi ir vēl jo būtiskāki, ja tiek ņemts vērā attiecīgo tirgu apjoms (kopējais pasažieru skaits 2005. gadā – Itālijas Republikas sniegtie dati):

— *Olbia-Roma* un *Olbia Milano* 731 349 (390 186 vasarā un 341 163 ziemā),

— *Alghero-Roma* un *Alghero-Milano* 502 820 (184 273 vasarā un 318 547 ziemā).

Šādos apstākļos ir maz ticams, ka maršruti starp divām lielākajām Itālijas pilsētām un *Olbia* un *Alghero* lidostām Sardīnijā ir tik neizdevīgi, ka tie būtu jāapvieno grupās, lai piesaistītu pārvadātājus.

(58) Tādēļ Komisija uzskata, ka atsevišķu maršrutu apvienošana nav savietojama ar Regulu un ir pārmērīgi ierobežojoša.

3.6. *Atviegloti tarifi attiecībā uz personām, kas dzimušas Sardīnijā, bet tur nedzīvo*

(59) Dekrēts Nr. 35 un Nr. 36 nosaka, ka pārvadātāji personām, kas dzimušas Sardīnijā, bet tur nedzīvo, nosaka atvieglotus tarifus. Atbilstīgi Itālijas Republikas veiktajiem aprēķiniem šo nosacījumu piemērošana maksimāli ietekmētu 220 000 personas, bet reālais skaits varētu būt 110 000, ja pieņem, ka apmēram 50 % no tām veiktu vienu ceļojumu gadā.

(60) Praksē šāds nosacījums itāļu izcelsmes Eiropas pilsoņus nostāda labvēlīgākā situācijā nekā citu valstu pilsoņus. Tātad to var visupirms uzskatīt kā diskriminējošu atkarībā no tautības un sekojoši pretēju Eiropas Kopienas dibināšanas līgumam. Šāds nosacījums sabiedrisko pakalpojumu saistību režīmā būtu pieņemams vienīgi, ja atšķirīgā attieksme pamatotos uz objektīviem apsvērumiem neatkarīgi no attiecīgo personu tautības un būtu proporcionāla valsts tiesību aktu mērķim.

(61) Tomēr Itālijas Republika paskaidro, ka šis nosacījums ir nepieciešams, lai Sardīnijas emigranti saglabātu saikni ar savu izcelsmes kultūras kopienu ([1]). Tomēr, pat ja tāds mērķis varētu tikt uzskatīts kā likumīgs valsts interesēs saskaņā ar Regulas 4. panta 1. punkta b) apakšpunkta i) sadaļu, šis nosacījums ir nepārprotami neatbilstošs. Pirmkārt, šis nosacījums attiecas uz visām personām, kas dzimušas Sardīnijā, bet tur pastāvīgi nedzīvo, nepieprasot tām pierādīt saikni, piemēram, radniecības, kas būtu vēl saglabājusies starp attiecīgajām personām un to izcelsmes reģionu. Otrkārt, nosacījums ir piemērojams neatkarīgi no katra emigranta finansiālā stāvokļa. Treškārt, pretēji Sardīnijas pastāvīgajiem iedzīvotājiem, kuriem jāceļo uz kontinentu relatīvi bieži, lai saņemtu noteiktus pakalpojumus (izglītības, veselības) vai lai veiktu ekonomiskas darbības, kas nepieciešamas Sardīnijas ekonomiskai attīstībai, emigranti uz Sardīniju ceļo tikai laiku pa laikam (pēc Itālijas iestāžu sniegtās informācijas, maksimums 50 % personu, uz kurām attiecas šis nosacījums, ceļo reizi gadā). Tāpēc kopējās šo neregulāro ceļojumu izmaksas ir relatīvi nelielas, salīdzinot ar Sardīnijas pastāvīgo iedzīvotāju izmaksām, un vairumā gadījumu emigranti varētu tās atļauties, neparedzot Dekrētā Nr. 35 un Nr. 36 noteikto tarifu samazinājumu. Visbeidzot, ja atsevišķi emigranti nevar atļauties apmaksāt ikgadēju lidojumu uz Sardīniju, atbilstošāk un mazāk ierobežojoši būtu piešķirt šiem emigrantiem finansiālu atbalstu.

(62) Šādos apstākļos Komisija uzskata, ka šis nosacījums nav atbilstošs un savietojams ar Regulu.

3.7. *Piemērošana visām lidostām*

(63) Dekrēti Nr. 35 un Nr. 36 paredz sabiedrisko pakalpojumu saistību piemērošanu visām lidostām Romas un Milānas lidostu sistēmā, kā noteikts Regulas II pielikumā, t. i.,:

— attiecībā uz Romu: *Fiumicino* un *Ciampino* lidostām,

— attiecībā uz Milānu: *Linate*, *Malpensa* un *Bergame* lidostām.

(64) Jātzīmē, ka 2000. gada sabiedrisko pakalpojumu saistības ietvēra "Romas (*Fiumicino*) un Milānas" lidostas. Atbilstīgi Regulas 8. pantam un II pielikumam izveidojot Milānas lidostu sistēmu, Itālija automātiski ir paplašinājusi sabiedrisko pakalpojumu saistību piemērošanu visai attiecīgajai lidostu sistēmai.

([1]) Itālijas Republikas 2006. gada 6. oktobra vēstule, 72.–74. lpp.

(65) Itālijas Republika pamato savu izvēli vienīgi ar tehniska rakstura iemesliem, kas to pamudināja automātiski pilnībā ietvert visas lidostu sistēmas. Tomēr tā apstiprināja, ka nodoms galvenokārt bija sabiedrisko pakalpojumu saistības piemērot *Rome-Fiumicino* un *Milan-Linate* lidostām, jo SPS saņēmēji deva tām priekšroku, tāpēc ka tās atrodas tuvu attiecīgās pilsētas centram, kas bija par pamatu šāda nosacījuma iekļaušanai sabiedrisko pakalpojumu saistībās "atkarībā no laika nišu iespējām vismaz 50 % reisu, kas paredzēti starp Sardīniju un Romu un Milānu, jāveic no *Fiumicino* lidostas un uz to un no *Linate* lidostas un uz to" ([1]).

(66) Itālijas Republika atzina, ka "objektīvi pierādīts, ka, tā kā Romas *Fiumicino* lidosta un Milānas *Linate* lidostas vistuvākās un vislabāk savienotas ar abu pilsētu centriem, tās kā galamērķis pasažieriem ir visatbilstošākās, visērtākās un ar vislabāko servisu". Tā arī paskaidroja, ka "lai nodrošinātu labāku servisu un labāk apmierinātu pasažieru prasības, tika uzskatīts par vajadzīgu ierobežot to, ka pārvadātāji, kas piekrīt sabiedrisko pakalpojumu saistībām, pilnībā atstāj šīs lidostas, to vietā izvēloties citas šīs pašas lidostu sistēmas lidostas (pasažieriem neērtākas un mazāk atbilstošas)" ([2]).

(67) Fakti arī norādīja, ka ziemā lidojumi notiek vienīgi no *Fiumicino* un *Linate* lidostām.

(68) Šajā gadījumā Komisija apšauba šāda nosacījuma nepieciešamību, kuru tā uzskata par neatbilstošu izvirzītajiem mērķiem, kas vērsti uz to, lai nodrošinātu mobilitāti virzienā uz kontinentu un teritoriālu kohēziju. Šis nosacījums, neiespaidojot sabiedrisko pakalpojumu saistību principu, vērsts uz to, lai atgrūstu neregulārus pārvadātājus un pieprasītākajos maršrutos pilnībā slēgtu tirgu jauniem pārvadātājiem, jo īpaši vasaras laikā.

(69) Itālijas Republika tomēr atzina, ka *Malpensa* lidostu mezglam ir nozīmīga loma starptautiskajos maršrutos, kamēr *Ciampino* un *Bergame* lidostas kā iekšzemes lidostu mezgli zemo izmaksu aviosabiedrībām nodrošina Kopienas ekonomiskās un sociālās kohēzijas principa ievērošanu un, savienojot Sardīniju ar citiem Eiropas reģioniem, īsteno teritoriālās kohēzijas principu. Itālijas Republika apņemas grozīt Dekrētu Nr. 35, lai nepiemērotu sabiedrisko pakalpojumu saistības *Bergame*, *Malpensa* un *Ciampino* lidostām ([3]).

(70) Komisija uzskata, ka šāda apņemšanās izkliedē iespējamas šaubas un ka šāda dekrēta grozīšana ļaus ievērojami samazināt sabiedrisko pakalpojumu saistību pārmērīgo ierobežojumu iespaidu, nodrošinot Sardīnijas mobilitātes vajadzības, vienlaikus nepiemērojot attiecīgajiem tirgiem nesamērīgus ierobežojumus.

(71) Ņemot vērā šo Itālijas Republikas apņemšanos, Komisija neturpinās analizēt neproporcionāli neregulāro veidu, kā visai Milānas un Romas lidostu sistēmai piemēro šo kārtību, vienlaikus paturot tiesības, vajadzības gadījumā, atgriezties pie šā jautājuma saistībā ar esošām un turpmākām SPS.

IV. **SECINĀJUMI**

(72) Pamatojoties uz Itālijas Republikas iesniegto informāciju, Komisija neapšauba sabiedrisko pakalpojumu saistību piemērošanas principa nepieciešamību maršrutiem, kas savieno Sardīniju ar kontinentālo Itāliju, kas, ņemot vērā reisu biežumu, jaudu un tarifus, var būt nepieciešami, lai attiecīgajos maršrutos nodrošinātu atbilstošas kvalitātes pakalpojumus.

(73) Tomēr Komisija uzskata, ka atsevišķi nosacījumi, kas noteikti Itālijas Republikas Dekrētā Nr. 35 un Nr. 36 ir nepiemēroti ierobežojoši un nesamērīgi.

(74) Komisija uzskata, ka sabiedrisko pakalpojumu saistībās, kas noteiktas atbilstīgi Regulas 4. panta 1. punkta a) apakšpunktam, paredzēts, ka ikvienam pārvadātājam, kas apņemas ievērot sabiedrisko pakalpojumu saistības, jābūt iespējai darboties šajā maršrutā neatkarīgi no tā, kad tas gatavotos sākt šos pakalpojumus. Tādēļ termiņa noteikšana pieteikuma iesniegšanai, lai jau no paša sākuma izslēgtu pārvadātājus, kas iesniedz savu kandidatūru pēc šā termiņa, nav savietojama ar Regulu un ir pārmērīgi ierobežojoša.

(75) Lai arī var šķist likumīgi paredzēt noteiktu laika posmu, kurā jānodrošina pakalpojumu nepārtrauktība, Komisija uzskata, ka, ievērojot proporcionalitātes principu, šim laika periodam jābūt saprātīgās robežās un ka SPS režīms atbilstīgi 4. panta 1. punkta a) apakšpunktam nedrīkst pārsniegt vienu gadu.

(76) Komisija uzskata, ka *ENAC* piešķirtās kompetences koordinēt pārvadātāju darbību, lai izvairītos no jaudas pārsniegšanas, nav savietojamas ar Regulu un ir pārmērīgi ierobežojošas.

([1]) 2006. gada 24. marta Paziņojuma 1.2. punkts.
([2]) Itālijas Republikas 2006. gada 6. oktobra vēstule, 78. lpp.
([3]) Itālijas Republikas 2006. gada 15. novembra vēstule, 3. lpp.

(77) Komisija konstatē, ka maršrutu *Alghero-Roma* un *Alghero-Milano* apvienošana vienā grupā un maršrutu *Olbia-Roma* un *Olbia-Milano* apvienošana citā grupā nav savietojama ar Regulu un ir pārmērīgi ierobežojoša.

(78) Komisija uzskata, ka pazemināt tarifu piemērošanas attaisnojums attiecībā uz Sardīnijā dzimušajām personām, ja viņu dzīvesvieta nav Sardīnijā, nav atbilstošs un savietojams ar Regulu.

(79) Komisija apšauba nepieciešamību piemērot sabiedrisko pakalpojumu saistības visām Romas un Milānas lidostu sistēmām, ko tā uzskata par neatbilstošu izvirzītajiem mērķiem, kas vērsti uz to, lai nodrošinātu mobilitāti virzienā uz kontinentu un teritoriālu kohēziju. Tomēr, ņemot vērā Itālijas Republikas apņemšanos grozīt Dekrētu Nr. 35, lai nepiemērotu sabiedrisko pakalpojumu saistības *Bergame*, *Malpensa* un *Ciampino* lidostām, Komisija neturpina analīzi, vienlaikus paturot tiesības vajadzības gadījumā atgriezties pie šā jautājuma saistībā ar esošām un turpmākām SPS,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

1. Itālijas Republika saskaņā ar Padomes Regulas (EEK) Nr. 2408/92 par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem 4. panta 1. punkta a) apakšpunktu var turpināt piemērot sabiedrisko pakalpojumu saistības ("SPS"), kas noteiktas ar Infrastruktūras un transporta ministrijas 2005. gada 29. decembra Dekrētu Nr. 35 un Nr. 36 (publicēts *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* 2006. gada 11. janvārī) pavisam 16 maršrutos, kas savieno trīs Sardīnijas lidostas ar vairākām kontinentālās Itālijas valsts nozīmes lidostām, un kas attiecīgi publicēti *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2006. gada 24. martā (Dekrēts Nr. 35) un 2006. gada 21. aprīlī (Dekrēts Nr. 36), apņemoties ievērot sekojošus nosacījumus:

a) ikvienam pārvadātājam, kas apņemas akceptēt SPS, jāspēj strādāt attiecīgajā maršrutā neatkarīgi no tā, kad tas paziņo par savu nodomu uzsākt šos pakalpojumus un vai šis paziņojums ir iesniegts dekrētos paredzēto 30 dienu laikā vai pēc šā termiņa;

b) gaisa pārvadātājiem nedrīkst uzlikt par pienākumu atbilstīgi sabiedrisko pakalpojumu saistībām nodrošināt pakalpojumu nepārtrauktību ilgāk par gadu;

c) Itālijas iestādēm jāpārskata vajadzība piemērot sabiedrisko pakalpojumu saistības noteiktā maršrutā, kā arī katram pārvadātājam piemērotais saistību līmenis, tiklīdz jauns pārvadātājs uzsāk vai izsaka vēlmi uzsākt darbību šajā maršrutā, un – jebkurā gadījumā – reizi gadā;

d) Itālijas iestādes nedrīkst ierobežot gaisa pārvadātāju vēlmi sniegt augstāka līmeņa pakalpojumu (reisu biežums un jauda) attiecīgajos maršrutos, nekā paredzēts sabiedrisko pakalpojumu saistību minimālajās prasībās;

e) gaisa pārvadātājiem nav pienākums piedāvāt atvieglotus tarifus personām, kas dzimušas Sardīnijā, bet tur nedzīvo;

f) Itālijas iestādes nedrīkst ieviest nosacījumu, ka tiesības sniegt pakalpojumus vienā maršrutā starp divām pilsētām ir saistītas ar pienākumu darboties citā maršrutā starp divām pilsētām.

2. Itālijas Republikai ir jāinformē Komisija par pasākumiem, kas veikti, īstenojot šo lēmumu, vēlākais līdz 2007. gada 1. augustam.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Itālijas Republikai.

Briselē, 2007. gada 23. aprīlī

Komisijas vārdā —
priekšsēdētāja vietnieks
Jacques BARROT