II

(Akty prijaté podľa Zmluvy o ES/Zmluvy o Euratome, ktorých uverejnenie nie je povinné)

ROZHODNUTIA

KOMISIA

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 23. apríla 2007

o uložení záväzkov verejnej služby na niektoré trasy zo Sardínie a na Sardíniu podľa článku 4 nariadenia (EHS) č. 2408/92 o prístupe leteckých dopravcov Spoločenstva k letovým trasám v rámci Spoločenstva

[oznámené pod číslom K(2007) 1712]

(Iba talianske znenie je autentické)

(2007/332/ES)

KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva,

so zreteľom na nariadenie Rady (EHS) č. 2408/92 z 23. júla 1992 ([1]) o prístupe leteckých dopravcov Spoločenstva k letovým trasám v rámci Spoločenstva, a najmä na jeho článok 4 ods. 3,

keďže:

I. **FAKTY**

(1) Talianska republika postúpila Komisii 27. januára a 28. februára 2006 dekréty 35 a 36 Ministerstva infraštruktúry a dopravy z 29. decembra 2005 (uverejnené v *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* 11. januára 2006) (ďalej len „dekréty 35 a 36“) ustanovujúce záväzky verejnej služby („ZVS“) celkovo na 16 trás spájajúcich tri sardínske letiská s viacerými vnútroštátnymi letiskami talianskej metropoly a pritom požiadala Komisiu o uverejnenie oznamu v *Úradnom vestníku Európskej únie* v súlade s článkom 4 ods. 1 písm. a) nariadenia Rady (EHS) č. 2408/92 o prístupe leteckých dopravcov Spoločenstva k letovým trasám v rámci Spoločenstva (ďalej len „nariadenie“).

(2) Talianska republika spresnila vo svojej korešpondencii z 28. februára 2006, že:

— dekrét 36 bol zmenený a doplnený dekrétom z 8. februára 2006 o frekvenciách letov, letových poriadkoch a kapacite trasy Cagliari – Turín,

— takisto požiadala o uverejnenie oznamu v sérii C *Úradného vestníka Európskej únie* uvádzajúceho, že v súlade s uloženými záväzkami verejnej služby a bez požadovania finančnej kompenzácie sa ustanovilo, že ak do tridsiatich dní od uverejnenia záväzkov verejnej služby nebude žiadny letecký dopravca súhlasiť so zriadením pravidelných leteckých služieb na každej z trás ustanovených dekrétom 36, Taliansko môže v rámci postupu ustanoveného článkom 4 ods. 1 písm. d) nariadenia Rady (EHS) č. 2408/92 obmedziť prístup na každú z týchto trás len na jedného leteckého dopravcu a udeliť prostredníctvom verejnej súťaže právo prevádzkovať tieto služby pri dodržiavaní ustanovení toho istého nariadenia.

(3) Dňa 24. marca 2006 Komisia uverejnila v *Úradnom vestníku Európskej únie* oznámenie o záväzkoch verejnej služby ustanovených dekrétom 35 ([2]) v súvislosti s týmito 6 trasami:

— Alghero – Rím a Rím – Alghero,

— Alghero – Miláno a Miláno – Alghero,

— Cagliari – Rím a Rím – Cagliari,

([1]) Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 8. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 1791/2006 (Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 1).

([2]) Ú. v. EÚ C 72, 24.3.2006, s. 4.

— Cagliari – Miláno a Miláno – Cagliari,

— Olbia – Rím a Rím – Olbia,

— Olbia – Miláno a Miláno – Olbia.

(4) Dňa 21. apríla 2006 Komisia uverejnila v *Úradnom vestníku Európskej únie* oznámenie o záväzkoch verejnej služby uložených dekrétom 36 ([1]) v súvislosti s týmito 10 trasami:

— Alghero – Bologna a Bologna – Alghero,

— Alghero – Turín a Turín – Alghero,

— Cagliari – Bologna a Bologna – Cagliari,

— Cagliari – Florencia a Florencia – Cagliari,

— Cagliari – Turín a Turín – Cagliari,

— Cagliari – Verona a Verona – Cagliari,

— Cagliari – Neapol a Neapol – Cagliari,

— Cagliari – Palermo a Palermo – Cagliari,

— Olbia – Bologna a Bologna – Olbia,

— Olbia – Verona a Verona – Olbia.

(5) Dňa 22. apríla 2006 Komisia uverejnila v *Úradnom vestníku Európskej únie* informáciu o verejnej súťaži, ktorú Taliansko vyhlásilo v rámci záväzkov verejnej služby uložených dekrétom 36 ([2]). V tejto informácii sa oznamuje, že Talianska republika plánuje pre každú z 10 trás, na ktoré sa dekrét vzťahuje, využiť postup ustanovený článkom 4 ods. 1 písm. d) nariadenia (EHS) č. 2408/92 v prípade, ak by sa žiadny letecký dopravca nezhostil záväzkov verejnej služby na týchto trasách.

(6) Hlavné charakteristiky záväzkov verejnej služby uverejnené 24. marca a 21. apríla 2006 sú nasledujúce:

— Dvojica trás Alghero – Rím a Alghero – Miláno, ako aj dvojica trás Olbia – Rím a Olbia – Miláno predstavujú každá nedeliteľné balíky, ktoré musia príslušní dopravcovia prijať ako celok bez kompenzácií akéhokoľvek druhu alebo pôvodu. Naopak, trasy Cagliari – Rím a Cagliari – Miláno musia príslušní dopravcovia prijať jednotlivo a v celistvosti bez kompenzácií akéhokoľvek druhu alebo pôvodu.

— Každú z 10 trás uverejnených v ozname z 21. apríla 2006 a záväzky verejnej služby, ktoré sú uložené v súvislosti s týmito trasami, musia dopravcovia, ktorí majú o ne záujem, prijať jednotlivo a v celistvosti.

— Dopravca, ktorý na seba prevezme tieto záväzky, musí zabezpečiť poskytovanie služieb počas obdobia 36 za sebou idúcich mesiacov a môže prerušiť ich poskytovanie len po predchádzajúcom upozornení oznámenom minimálne šesť mesiacov vopred orgánu Ente Nazionale dell'Aviazione Civile (ENAC) a Autonómnemu regiónu Sardínie.

— Dopravca (alebo hlavný dopravca), ktorý prijme takéto záväzky, je povinný zložiť prevádzkovú zábezpeku, ktorá má zaručiť riadne vykonávanie služby a jej kontinuitu. Výška tejto zábezpeky musí predstavovať aspoň 5 % celkového obratu z leteckých služieb plánovaných v rámci každého predmetného balíka trás na základe odhadu ENAC. Zábezpeka sa zloží v prospech orgánu ENAC, ktorý ju použije na zabezpečenie kontinuity príslušných služieb v prípade neoprávneného odstúpenia, a pozostáva rovnakým dielom z bankovej záruky splatnej na prvé požiadanie a z poistnej zábezpeky.

— V snahe predísť nadmerným kapacitám, ktoré by mohli vzniknúť z dôvodu obmedzení a obmedzujúcich podmienok infraštruktúry na príslušných letiskách v prípade prijatia trasy viacerými dopravcami, je orgán ENAC poverený, aby po konzultácii s Autonómnym regiónom Sardínie upravil vo verejnom záujme prevádzkové programy dopravcov akceptujúcich záväzky verejnej služby v súlade s cieľom mobility, ktorý tieto záväzky sledujú. Cieľom takejto intervencie by malo byť rovnomerné rozdelenie trás a frekvencie letov medzi dopravcov prijímajúcich záväzky verejnej služby, a to na základe prepravných objemov na predmetných trasách (alebo balíkoch trás) zaznamenaných v priebehu predchádzajúcich dvoch rokov v prípade každého prepravcu.

— Minimálne frekvencie letov, letové poriadky a kapacita, ktoré sa majú poskytovať na každej trase, sú opísané v bode 2 PODROBNOSTI ZÁVÄZKOV VEREJNEJ SLUŽBY oznámení z 24. marca a 21. apríla 2006.

— Minimálne kapacity používaných lietadiel sú opísané v bode 3 TYPY LIETADIEL POUŽÍVANÝCH NA JEDNOTLIVÝCH TRASÁCH oznámení.

— Tarifná štruktúra cestovného pre všetky príslušné trasy je opísaná v bode 4 TARIFY oznámení. V súvislosti so zníženými tarifami sa v bode 4.8. oboch oznámení spresňuje, že dopravcovia prevádzkujúci lety na príslušných trasách majú zákonnú povinnosť uplatňovať znížené tarify (vymedzené v bode 4 TARIFY) minimálne na osoby narodené na Sardínii, a to aj vtedy, ak tam nemajú trvalý pobyt.

([1]) Ú. v. EÚ C 93, 21.4.2006, s. 13.
([2]) Ú. v. EÚ C 95, 22.4.2006, s. 9 – 27, 30.

— V súlade s dekrétom 35 postúpeným Komisii 29. decembra 2005 a uverejneným v *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* 11. januára 2006 sa záväzky verejnej služby mali vzťahovať na príslušné trasy od 31. marca 2006 do 30. marca 2009. Talianske orgány však 28. februára 2006 informovali Komisiu, že 23. februára 2006 prijali dekrét, ktorým sa uvedené dátumy posúvajú na 2. máj 2006 a 1. máj 2009 (list Stáleho zastúpenia Talianskej republiky s ref. číslom 2321). Tieto dátumy aj boli uverejnené 24. marca 2006 v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

— Talianska republika v súlade s dekrétom 36 postúpeným Komisii 29. decembra 2005 a uverejneným v *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* 11. januára 2006 a v *Úradnom vestníku Európskej únie* 21. apríla 2006 oznamuje, že dátum účinnosti záväzkov verejnej služby pre príslušné trasy sa stanoví neskôr. Žiadny konečný dátum teda nebol uverejnený v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

— Dopravcovia, ktorí chcú prijať záväzky verejnej služby, musia predložiť svoje oficiálne prijatie príslušnému talianskemu orgánu do tridsiatich dní od uverejnenia oznamu v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

(7) Talianska republika pred uložením záväzkov verejnej služby uvedeným v tomto rozhodnutí uložila dekrétmi z 1. augusta a 21. decembra 2000 záväzky verejnej služby týkajúce sa šiestich trás medzi sardínskymi letiskami a Rímom a Miláno. Tieto záväzky boli uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* 7. októbra 2000 ([1]). V súlade s článkom 4 ods. 1 písm. d) nariadenia sa vyhlásila verejná súťaž s cieľom vybrať dopravcov s výlučným právom na prevádzkovanie príslušných spojov s finančnou kompenzáciou ([2]).

(8) Dopravcovia oprávnení prevádzkovať trasy podliehajúce záväzkom verejnej služby boli nasledujúci:

— Alitalia na trase Cagliari – Rím,

— Air One na trasách Cagliari – Miláno, Alghero – Miláno a Alghero – Rím,

— Meridiana na trasách Olbia – Rím a Olbia – Miláno.

(9) Tento prevádzkový režim bol nahradený záväzkami verejnej služby uloženými talianskym dekrétom z 8. novembra 2004 a uverejnenými v *Úradnom vestníku Európskej únie* z 10. decembra 2004 ([3]). Po rozhodnutí regionálneho správneho súdu v Lazio zo 17. marca 2005, ktorým sa čiastočne zrušil dekrét z 8. novembra 2004, talianske orgány informovali Komisiu, že tieto záväzky „pozastavili“. V tejto veci bol uverejnený oznam v *Úradnom vestníku Európskej únie* z 1. júla 2005 ([4]). 6. decembra 2005 talianske orgány informovali Komisiu, že dekrét z 8. novembra 2004 sa s účinnosťou od 15. novembra 2004 zrušil.

II. **POSTUP**

(10) Komisia sa obrátila na Taliansku republiku listom z 9. marca 2006 (zaevidovaným pod číslom 204756), aby oznámila svoje obavy týkajúce sa záväzkov verejnej služby uložených dekrétmi 35 a 36. Požiadala o presnejšie informácie o dôvodoch a podrobných podmienkach ich uskutočňovania. Talianska republika odpovedala 22. marca 2006 prvým listom s priloženým návrhom odpovede a potom listom zo 4. apríla 2006.

(11) Dňa 27. apríla 2006 sa Komisia obrátila na orgán ENAC so žiadosťou o spresnenie a zodpovedanie otázok o súčasnom fungovaní záväzkov verejnej služby pred nadobudnutím účinnosti nových záväzkov verejnej služby.

(12) Orgán ENAC odpovedal listom z 9. mája 2006 a potvrdil, že uplatniteľným režimom záväzkov verejnej služby zo Sardínie do Ríma a Milána bol až do 2. mája 2006 režim z roku 2000, ktorý bol naďalej účinný, pretože dekrét z roku 2004, ktorým sa mal zmeniť a doplniť, bol zrušený. Od 2. mája 2006 sa uplatňuje nový režim ustanovený dekrétom 35. V odpovedi sa tiež vysvetlilo, že záväzky verejnej služby úplne pokrývali celý letiskový systém Milána, tak ako sa ustanovovalo v uverejnení z roku 2000.

(13) Dňa 4. augusta 2006 Talianska republika opäť odpovedala na list Komisie z 9. marca a uviedla v ňom niektoré doplňujúce údaje, ktoré však nepriniesli nové významné informácie.

(14) Dňa 1. augusta 2006 Komisia prijala rozhodnutie začať z vlastnej iniciatívy prešetrovanie podľa ustanovení článku 4 ods. 3 nariadenia ([5]). Toto rozhodnutie bolo oznámené Talianskej republike 1. augusta 2006 [číslo dokumentu K(2006) 3516]. V uvedenom rozhodnutí Komisia žiadala talianske orgány, aby zodpovedali viaceré otázky, a poskytla im jednomesačnú lehotu.

(15) Talianske orgány odpovedali listom z 31. augusta 2006. Odpoveď sa týkala veľkej časti položených otázok.

([1]) Ú. v. ES C 284, 7.10.2000, s. 16.
([2]) Ú. v. ES C 51, 16.2.2001, s. 12.
([3]) Ú. v. EÚ C 306, 10.12.2004, s. 6.
([4]) Ú. v. EÚ C 161, 1.7.2005, s. 10.
([5]) Ú. v. EÚ L 215, 5.8.2006, s. 31.

(16) Dňa 2. októbra 2006 sa však Komisia obrátila na Stále zastúpenie Talianskej republiky a požiadala o doplňujúce informácie.

(17) Talianska republika doručila 6. októbra 2006 v reakcii na doplňujúce otázky Komisie rozsiahlu odpoveď s mnohými údajmi.

(18) Zasadanie Komisie (útvar TREN.F.1) a talianskych orgánov (ministerstvo dopravy, stále zastúpenie, vláda Sardínie a ENAC) sa uskutočnilo v Bruseli 17. októbra 2006.

(19) Táto odpoveď hlavne potvrdila, že nasledujúce trasy už boli prevádzkované v súlade s uloženými záväzkami verejnej služby podľa článku 4 ods. 1 písm. a) nariadenia:

— Olbia – Rím: Meridiana,

— Olbia – Miláno: Meridiana,

— Alghero – Rím: Air One,

— Alghero – Miláno: Air One,

— Cagliari – Rím: Air One a Meridiana,

— Cagliari – Miláno: Air One a Meridiana,

— Cagliari – Bologna: Meridiana,

— Cagliari – Turín: Meridiana,

— Cagliari – Verona: Meridiana,

— Olbia – Bologna: Meridiana.

Naopak, v prípade zostávajúcich šiestich trás žiadna spoločnosť nesúhlasila s prevádzkou v rámci režimu ustanoveného článkom 4 ods. 1 písm. a) nariadenia. Talianska republika chce teda pristúpiť k vyhláseniu verejnej súťaže v súlade s článkom 4 ods. 1 písm. d). Do súťaže sa zatiaľ vybrali tieto letecké spoločnosti:

— Olbia – Verona: Meridiana,

— Alghero – Bologna: Air One,

— Alghero – Turín: Air One,

— Cagliari – Florencia: Air One a Meridiana,

— Cagliari – Neapol: Air One a Meridiana,

— Cagliari – Palermo: Air One a Meridiana ([1]).

([1]) Pozri odpovede Talianskej republiky zo 6. októbra a z 15. novembra 2006, ako aj tlačové vyhlásenie orgánu ENAC z 23. mája 2006. Talianska republika však vysvetlila, že zatiaľ nepridelila tieto trasy z dôvodu prebiehajúceho prešetrovania Komisie.

III. **ANALÝZA**

1. **Právny rámec**

(20) Pravidlá týkajúce sa záväzkov verejnej služby sa ustanovujú v nariadení (EHS) č. 2408/92 (ďalej len „nariadenie“), ktorým sa definujú podmienky uplatňovania zásady slobodného poskytovania služieb v sektore leteckej dopravy.

(21) Záväzky verejnej služby sú definované ako výnimka zo zásady nariadenia, podľa ktorej, „pokiaľ toto nariadenie neustanovuje inak, príslušné členské štáty udelia leteckým dopravcom Spoločenstva prepravné práva na trasách v rámci Spoločenstva“ ([2]).

(22) Podmienky uloženia týchto záväzkov sú definované v článku 4. Ich výklad je striktný a v súlade so zásadami nediskriminácie a proporcionality. Záväzky musia byť primerane zdôvodnené na základe kritérií vymenovaných v uvedenom článku.

(23) Konkrétnejšie, v pravidlách týkajúcich sa záväzkov verejnej služby sa ustanovuje, že tieto záväzky môže previesť členský štát „vo vzťahu k pravidelným leteckým dopravným službám na letisko obsluhujúce okrajovú alebo rozvojovú oblasť na jeho území alebo na málo využívanú trasu k regionálnemu letisku na jeho území, ak sa takáto trasa považuje za životne dôležitú pre hospodársky rast regiónu, v ktorom sa letisko nachádza, a v rozsahu potrebnom na primerané zabezpečenie pravidelných leteckých dopravných služieb, aby táto trasa z hľadiska plynulosti, pravidelnosti, kapacity a cien vyhovovala štandardom, ktoré by leteckí dopravcovia nedodržali, ak by sledovali výhradne svoje ekonomické záujmy“ ([3]).

(24) Primeranosť pravidelných leteckých dopravných služieb posúdia členské štáty „so zreteľom na verejný záujem, možnosti využiť iné druhy dopravy, schopnosti týchto iných druhov dopravy uspokojiť daný dopyt a kombinovaný efekt všetkých leteckých dopravcov, ktorí prevádzkujú alebo zamýšľajú prevádzkovať na tejto trase“ ([4]).

([2]) Nariadenie (EHS) č. 2408/92, 23.7.1992, článok 3 ods. 1.
([3]) Nariadenie (EHS) č. 2408/92, 23.7.1992, článok 4 ods. 1 písm. a).
([4]) Nariadenie (EHS) č. 2408/92, 23.7.1992, článok 4 ods. 1 písm. b).

(25) V článku 4 sa ustanovuje dvojfázový mechanizmus: v prvej fáze [článok 4 ods. 1 písm. a)] príslušný členský štát uloží záväzky verejnej služby na jednu trasu alebo na viaceré trasy, ktoré sú otvorené pre všetkých dopravcov Spoločenstva, pokiaľ dodržiavajú uvedené záväzky. V prípade, že žiadny dopravca neprejaví záujem o prevádzkovanie trasy podliehajúcej záväzkom verejnej služby, členský štát môže prejsť do druhej fázy [článok 4 ods. 1 písm. d)], ktorá pozostáva z obmedzenia prístupu k trase v prospech jediného dopravcu najviac na obdobie troch rokov s možnosťou predĺženia. Tento dopravca sa vyberie na základe verejnej súťaže Spoločenstva. Určený dopravca môže potom získať finančnú kompenzáciu za prevádzkovanie danej trasy v súlade so záväzkami verejnej služby.

(26) Komisia môže po prešetrovaní vedenom na základe žiadosti členského štátu alebo z vlastnej iniciatívy rozhodnúť podľa článku 4 ods. 3, či sa má naďalej uplatňovať uverejnený záväzok verejnej služby. Komisia musí svoje rozhodnutie oznámiť Rade a členským štátom.

2. **Oprávnenosť trás**

(27) Talianska republika odôvodnila uloženie záväzkov verejnej služby potrebou rozvoja Sardínie, ktorá musí vyrovnať nevýhody súvisiace s jej ostrovným charakterom.

(28) Okrem toho sardínska nezávislá vláda prijala záväzok podporovať mobilitu osôb s trvalým pobytom na Sardínii. Letecké spojenia medzi Sardíniou a kontinentálnym Talianskom sú totiž nepravidelné v závislosti od ročného obdobia, zatiaľ čo zásada mobility by mala umožňovať, aby ľudia s trvalým pobytom na Sardínii mali dostatočné možnosti mobility, a to nepretržite počas celého roka. Talianska republika okrem toho zdôrazňuje veľké vzdialenosti medzi jednotlivými sardínskymi letiskami tak v kilometroch, ako aj z hľadiska prepravného času, pričom región sa vyznačuje nedostatkami v oblasti infraštruktúr. Napokon, práve na tomto základe odôvodňuje nevyhnutnosť pokryť všetky tri sardínske letiská, pokiaľ ide o záväzky verejnej služby.

(29) Komisia sa domnieva, že Sardíniu možno pokladať za okrajovú zónu z dôvodu jej ostrovného charakteru a nejestvovania reálnych alternatívnych dopravných služieb.

(30) Na druhej strane zaostávanie rozvoja Sardínie v porovnaní s ostatnými talianskymi regiónmi je dostatočne doložené: izolovanosť Sardínie, ako aj nízky počet obyvateľov zdôraznený veľkou emigráciou vysvetľujú ekonomické zaostávanie ostrova, čím sa približuje k regiónom Mezzogiorno.

(31) Na základe údajov, ktorými Komisia disponuje, jej analýza neumožňuje spochybniť životne dôležitý charakter dotknutých trás, na ktorý upozorňujú talianske orgány.

3. **Primeranosť záväzkov verejnej služby**

3.1. *Všeobecné informácie*

(32) Členské štáty môžu v súlade s článkom 4 ods. 1 písm. a) nariadenia uložiť záväzky verejnej služby len „v rozsahu potrebnom na primerané zabezpečenie pravidelných leteckých dopravných služieb, aby na tejto trase z hľadiska plynulosti, pravidelnosti, kapacity a cien vyhovovala štandardom, ktoré by leteckí dopravcovia nedodržali, ak by sledovali výhradne svoje ekonomické záujmy“.

(33) Primeranosť služieb sa hodnotí vzhľadom na kritériá vymenované v článku 4 ods. 1 písm. b) nariadenia:

— verejný záujem,

— možnosť, najmä v ostrovných oblastiach, využiť ostatné druhy dopravy a schopnosť týchto druhov dopravy uspokojiť daný dopyt po preprave,

— výška cestovného a podmienky uplatnené vo vzťahu k užívateľom,

— kombinovaný efekt všetkých leteckých dopravcov, ktorí prevádzkujú alebo zamýšľajú prevádzkovať na tejto trase.

(34) Záväzky verejnej služby musia byť okrem toho v súlade s hlavnými zásadami proporcionality a nediskriminácie [(pozri napr. rozsudok Súdneho dvora z 20. februára 2001 vo veci C-205/99, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) a iné verzus Administración General del Estado, Zb. 2001, s. I-01271].

(35) Komisia sa v danom prípade na základe údajov poskytnutých talianskymi orgánmi domnieva, že uloženie záväzkov verejnej služby sa v oblasti frekvencií a kapacít, ako aj tarif cestovného môže ukázať ako nevyhnutné na zabezpečenie primeraného poskytovania služieb na dotknutých trasách.

(36) Komisia sa však domnieva, že niektoré podmienky, ktoré sa ukladajú v dekrétoch 35 a 36, sú neoprávnene reštriktívne alebo disproporčné.

3.2. *Povinnosť predložiť prijatie záväzkov verejnej služby do 30 dní*

(37) V bode 8. záväzkov verejnej služby ustanovených v dekrétoch 35 a 36 sa určuje, že „dopravcovia, ktorí chcú prijať záväzky verejnej služby obsiahnuté v tejto prílohe, musia predložiť orgánu ENAC svoje oficiálne prijatie do 30 dní od uverejnenia oznámenia Komisie o uložení uvedených záväzkov v *Úradnom vestníku Európskej únie*“. V skutočnosti sa táto povinnosť ukázala až ako podmienka vylúčenia istého dopravcu, ktorý doručil takéto prijatie s jednodňovým „oneskorením“. V zmysle uvedeného by dopravca, ktorý by nedoručil svoje prijatie súboru podmienok záväzkov verejnej služby v tejto lehote, teda mohol byť z nich vylúčený na celé obdobie.

(38) Komisia sa domnieva, že takáto podmienka nemá nijaký právny základ v súlade s článkom 4 ods. 1 písm. a) nariadenia a javí sa ako neoprávnene reštriktívna. Článkom 4 ods. 1 písm. a) nariadenia sa členské štáty neoprávňujú, aby obmedzili počet dopravcov, ktorí môžu mať prístup k trasám, ale len aby uložili všeobecným spôsobom záväzky verejnej služby uplatniteľné na všetkých prevádzkovateľov, ktorí pôsobia alebo chcú pôsobiť na týchto trasách. Takéto obmedzenie počtu dopravcov je možné len podľa článku 4 ods. 1 písm. d).

(39) Z tohto dôvodu každý dopravca, ktorý chce dodržiavať záväzky verejnej služby uložené podľa článku 4 ods. 1 písm. a) nariadenia, musí mať možnosť pôsobiť na danej trase odhliadnuc od toho, kedy chce začať so svojimi službami. Pokiaľ nijaký dopravca nezačal poskytovať k určitému dátumu pravidelné letecké služby na trase v súlade so záväzkami verejnej služby uloženými podľa článku 4 ods. 1 písm. a), členský štát môže ustanoviť obmedzenie prístupu k tejto trase v súlade s článkom 4 ods. 1 písm. d). Keď však jeden alebo viacerí prevádzkovatelia začali poskytovať služby v určenej lehote, členský štát nemôže vylúčiť z tejto trasy iných dopravcov, ktorí oznámia svoj záujem o pôsobenie v tejto oblasti kedykoľvek po termíne. Vstup nových prevádzkovateľov si však môže vyžadovať úpravy záväzkov verejnej služby uložených na každého dopravcu (pozri ďalej oddiel 3.4.).

3.3. *Záväzok prevádzkovať spojenie počas obdobia troch rokov*

(40) V bode 5. záväzkov verejnej služby, tak ako sú ustanovené dekrétmi 35 a 36, sa určuje, že „v súlade s článkom 4 ods. 1 písm. c) nariadenia (EHS) č. 2408/92 dopravca, ktorý na seba prevezme záväzky, musí zabezpečiť službu počas obdobia 36 za sebou idúcich mesiacov a môže prerušiť jej poskytovanie len po predchádzajúcom upozornení oznámenom minimálne 6 mesiacov vopred orgánu ENAC a Autonómnemu regiónu Sardínie“.

(41) Požiadavka minimálneho prevádzkového obdobia je v danom prípade v súlade s článkom 4 ods. 1 písm. c), ktorý ustanovuje, že „v prípadoch, keď ostatné druhy dopravy nie sú schopné zabezpečiť primeranú a nepretržitú službu, môžu príslušné členské štáty začleniť do služby vo verejnom záujme požiadavku, aby každý letecký dopravca zamýšľajúci prevádzkovať na tejto trase poskytol záruku, že ju bude prevádzkovať určitú dobu, ktorá sa stanoví v súlade s ostatnými podmienkami služby vo verejnom záujme“. Komisia sa totiž domnieva, že z dôvodu ostrovného charakteru Sardínie a vzdialenosti kontinentu ostatné dopravné prostriedky nezabezpečujú primerané alternatívne služby.

(42) Komisia si však myslí, že minimálne obdobie troch rokov uložené dekrétmi 35 a 36 je prehnané a disproporčné.

(43) Komisia chápe potrebu zabezpečiť kontinuitu služieb a získať záväzok dopravcov o pôsobení počas určitého obdobia. Ako však už bolo uvedené, orgány poverené realizáciou záväzkov verejnej služby nemajú právo vylúčiť potenciálnych uchádzačov z ich uplatnenia: záväzky verejnej služby bez výhradnej koncesie alebo kompenzácie by nemali v žiadnom prípade predstavovať definitívne alebo dlhodobé uzatvorenie trhu.

(44) Môže byť legitímne, aby bolo prevádzkovanie trás vyznačujúcich sa silnými sezónnymi výkyvmi uložené počas niektorých období roka. Na takých trasách totiž dopravcovia môžu mať prirodzenú tendenciu obmedzovať alebo sústreďovať svoju ponuku na týždne, počas ktorých je frekvencia dostatočná na zabezpečenie rentabilnosti služby a naopak, upustiť od prevádzky počas ostatných období roka. Komisia si však myslí, že za daných okolností by dodržiavanie zásady proporcionality malo viesť k tomu, aby trvanie obdobia, počas ktorého má byť prevádzka zaručená nepretržitým spôsobom v režime záväzkov verejnej služby ustanovenom v článku 4 ods. 1 písm. a), nepresiahlo jeden rok.

(45) Komisia sa okrem toho domnieva, že takéto trvanie nezbavuje orgán poverený uplatňovaním záväzkov verejnej služby toho, aby pravidelne prehodnocoval jeho primeranosť. Ako sa ďalej pripomína, takáto revízia by sa mala uskutočniť v každom prípade, keď nový dopravca začína alebo sa chystá začať poskytovať služby na príslušnej trase.

3.4. *Rozdelenie trás a frekvencií orgánom ENAC*

(46) Bod 1.6. dekrétov 35 a 36 ustanovuje: „S cieľom predísť nadmerným kapacitám, ktoré by sa vytvorili v prípade prijatia jednej trasy viacerými dopravcami vzhľadom na obmedzenia a podmienky v oblasti infraštruktúry príslušných letísk, je orgán ENAC po konzultácii s Autonómnym regiónom Sardínie poverený vo verejnom záujme upraviť prevádzkové programy príslušných dopravcov prijímajúcich ciele mobility sledované záväzkami. Tento zásah bude musieť vyústiť do spravodlivého rozdelenia trás a frekvencií medzi dopravcov prijímajúcich záväzky na základe objemov dopravy na predmetných trasách (alebo balíkoch trás), ktoré sa zaznamenali v prípade každého dopravcu počas prechádzajúcich dvoch rokov.“

(47) V zmysle týchto právomocí môže ENAC rozhodnúť a uprednostniť dohodu medzi viacerými leteckými spoločnosťami pôsobiacimi na tej istej trase. V prípade Sardínie orgán ENAC viedol diskusiu za okrúhlym stolom medzi prevádzkovateľmi zaujímajúcimi sa o niektoré trasy a spolu s nimi určil rozdelenie dopravy.

(48) Talianska republika bráni túto právomoc intervenovať, ktorá podľa nej zabezpečuje kontinuitu služby tým, že nevystavuje záväzky verejnej služby rizikám príchodu a odchodu ďalších prevádzkovateľov, ktorí by mohli mať menší záujem o dodržiavanie záväzkov verejnej služby bez akejkoľvek kompenzácie. Cituje najmä rozsudok regionálneho správneho súdu v Lazio zo 17. marca 2005, v ktorom sa usudzuje, že bolo „úplne legitímne, že dekrét (z roku 2004) môže definovať scenár, v ktorom by v prípade všetkých trás spadajúcich pod záväzky verejnej služby jestvovalo viacero nezdružených a vzájomne si konkurujúcich dopravcov. Takáto možnosť však musí byť jasne ustanovená a zároveň treba poskytnúť minimálne objektívne kritérium na rozdelenie *a priori* prevádzkových intervalov vo vzťahu k počtu dopravcov (jeden, dvaja alebo viacerí), ktorí eventuálne prijali záväzky verejnej služby, aby sa predišlo škodlivým nadmerným kapacitám ponuky, a najmä aby priznanie prevádzkových intervalov nevyústilo do svojvoľného zavedenia a fakticky do výlučnosti plnenia, čo štandardy nariadenia výslovne zamietli“ ([1]).

(49) Záväzky verejnej služby uložené podľa článku 4 ods. 1 písm. a) musia zohľadniť všetkých dopravcov, ktorí pôsobia alebo chcú pôsobiť na príslušnej trase. Potvrdzuje to článok 4 ods. 1 písm. b), ktorým sa ustanovuje, že „primeranosť pravidelných leteckých dopravných služieb posúdia členské štáty hlavne so zreteľom na kombinovaný účinok všetkých leteckých dopravcov, ktorí prevádzkujú alebo zamýšľajú prevádzkovať na tejto trase“.

(50) Komisia sa domnieva, že táto zásada by sa mala dodržiavať nielen pri uložení záväzku verejnej služby, ale aj počas celého jeho trvania. V tomto zmysle zakaždým, keď nový dopravca začne alebo sa chystá začať s pôsobením na trase, by úroveň kapacít a frekvencií, ktoré ukladá záväzok verejnej služby každému prevádzkovateľovi, mala byť upravená tak, aby celkové ponúkané kapacity a frekvencie na jednotlivej trase neprekračovali to, čo je striktne nevyhnutné na poskytovanie primeranej služby.

(51) V súvislosti so záväzkami verejnej služby uloženými podľa článku 4 ods. 1 písm. a) nariadenia dopravcovia totiž nemajú povinnosť zaviazať sa, že individuálne zabezpečia počet frekvencií alebo kapacít, ale takúto minimálnu službu môžu zabezpečovať všetci prevádzkovatelia.

(52) Komisia uznáva, že pre orgán poverený záväzkami verejnej služby sa môže ukázať ako potrebné ubezpečiť sa, že spojenie frekvencií a kapacít umožňuje uspokojiť záväzky verejnej služby. Tento orgán však nesmie v nijakom prípade obmedzovať možnosť príslušných dopravcov, pokiaľ si to prajú, poskytovať služby nad rámec kapacít alebo frekvencií požadovaných záväzkami verejnej služby, ktoré môžu byť len minimálnymi záväzkami. Z tohto dôvodu pravidlá prijaté orgánom ENAC, pokiaľ sa usilujú zabrániť dopravcom, aby poskytovali doplnkové služby, sú neoprávnene reštriktívne a odporujú nariadeniu.

(53) V tomto smere Komisia oceňuje, že Talianska republika potvrdila vo svojom liste z 15. novembra 2006, že jej správne orgány budú každý rok pravidelne znovu vyhodnocovať situáciu a analyzovať prípadné žiadosti prevádzkovateľov, ktorí budú pripravení pôsobiť na trasách v rámci záväzkov verejnej služby ([2]). Berie na vedomie, že Talianska republika potvrdila, že „nič nebráni členskému štátu skontrolovať (vrátane obdobia uplatňovania záväzkov verejnej služby) primeranosť a potrebu záväzkov verejnej služby a odôvodniť ich zmenu alebo zrušenie, pokiaľ následne nebude uznaná ich užitočnosť alebo ich prípustný charakter“ ([3]).

([1]) Rozsudok regionálneho správneho súdu v Lazio č. 2436 zo 17. marca 2005.

([2]) List Talianskej republiky z 15. novembra 2006, s. 2.

([3]) List Talianskej republiky z 15. novembra 2006, s. 11.

3.5. *Zoskupenie trás Alghero – Rím a Alghero – Miláno a zoskupenie trás Olbia – Rím a Olbia – Miláno*

(54) Talianska republika odôvodňuje zoskupenie trás Alghero – Rím a Alghero – Miláno na jednej strane a Olbia – Rím a Olbia – Miláno na strane druhej ich vzájomnou komplementárnosťou a vzájomnou závislosťou v prípade ich prevádzkovania. Podľa talianskych orgánov sa totiž tieto trasy počas dvoch tretín roka vyznačujú objektívne zníženou dopravou vplyvom jej výrazne sezónneho charakteru. Bez zvažovania finančnej kompenzácie pre tieto trasy správne orgány nesú zodpovednosť za to, aby sa dopravcom zabezpečila dlhodobosť ich prevádzkovania vzhľadom na jeho neatraktívnosť z ekonomického hľadiska. Išlo by tak o realizáciu „čistých účinkov vzájomnej prevádzkovej závislosti“, ktoré umožňujú „v zimnej sezóne rotáciu strojov spôsobenú slabým dopytom“, zatiaľ čo „plán zoskupených trás prispieva k pritiahnutiu záujmov dopravcov pripravených prevádzkovať tieto trasy“. Podľa Talianskej republiky by sa okrem toho ponuka požadovaná na letné obdobie mohla lepšie dodržiavať pri spoločnom prevádzkovaní skupiny trás. Talianska republika napokon argumentuje, že samotné nariadenie ustanovuje možnosť kombinovať výkyvy dopytu napríklad v rámci toho istého týždňa. Takéto zoskupenie by teda umožňovalo zvládnuť náklady a optimalizovať kapacity a pritom čo najviac vyhovieť požiadavkám dopytu. Zoskupenie by teda nepredstavovalo obmedzenie trhu, ale bolo by naopak schopné pritiahnuť viac prevádzkovateľov.

(55) Komisia sa domnieva, že zoskupenie trás nie je zlučiteľné s článkom 4 ods. 1 písm. a), b) a c) nariadenia. V kritériách oprávnenosti a primeranosti záväzkov verejnej služby ustanovených v týchto ustanoveniach sa totiž zakaždým výslovne uvádza „trasa“ bez toho, že by sa niekde ustanovovalo akékoľvek zoskupenie trás. Z toho teda treba vyvodiť záver, že každé z kritérií sa musí posudzovať samostatne vo vzťahu ku každej trase chápanej individuálne.

(56) Tento výklad je okrem toho v súlade s požiadavkami zásady proporcionality. Takéto zoskupenie trás by totiž umožňovalo členským štátom previesť záväzky verejnej služby na trasy, kde nie sú potrebné na zabezpečenie primeraného poskytovania služieb. Možnosť zoskupiť trasy sa tak objavuje len v článku 4 ods. 1 písm. d), kde sa uvádza, že právo prevádzkovať tieto služby sa postúpi po verejnej súťaži „na jednotlivú trasu, prípadne na skupinu trás“. Táto výslovná zmienka v článku 4 ods. 1 písm. d) *a contrario* vylučuje, aby sa takéto zoskupenie mohlo uplatniť v rámci uplatnenia článku 4 ods. 1 písm. a), b) a c). Práve preto, že trh neumožnil, aby letecký dopravca začal alebo sa pripravoval začať poskytovať pravidelné letecké služby v súlade so záväzkami verejnej služby, ktoré boli uložené na tejto trase, členský štát môže obmedziť prístup k nej na jediného dopravcu, a to najviac na obdobie troch rokov, a naplánovať verejnú súťaž, ktorá sa môže vzťahovať na skupinu trás. Skrátka, zoskupenie viacerých trás sa môže pokladať za odpoveď na jasné narušenie trhu a za formu nepriamej kompenzácie, ktorá je tak ako aj priame kompenzácie prípustná len v rámci uplatnenia článku 4 ods. 1 písm. d). V režime záväzkov verejnej služby patriacom pod článok 4 ods. 1 písm. a) sa zoskupenie trás v žiadnom prípade nemôže zamerať na dosiahnutie rentability dvoch samostatných trás, aby sa tak podporili operácie jedného alebo viacerých dopravcov.

(57) Vysvetlenia predložené talianskymi orgánmi sa však neopierajú o žiadne technické alebo hospodárske vyčíslenie, ktoré by umožnilo podporiť ich analýzu.

Proti uvedeným vysvetleniam možno totiž namietať týmito bodmi:

— Požadované kapacity a frekvencie musia brať do úvahy potreby podľa jednotlivých trás osobitne, a nie takým spôsobom, že by sa mohli efektívnejšie dosiahnuť len zoskupením týchto trás.

— Záväzky z hľadiska frekvencií súvisiace s takýmto zoskupovaním sa ukazujú také dôležité, že fakticky vylučujú veľký počet potenciálnych prevádzkovateľov, ktorí by chceli pristúpiť k záväzkom verejnej služby a obsluhovať spojenie pre Sardíniu, ale ktorí sú vylúčení z akejkoľvek možnosti zabezpečovať túto službu z toho dôvodu, že nemajú zriadenú prevádzku v niektorom z dvoch miest. Z tohto dôvodu má zoskupenie skôr taký účinok, že uzatvára trh.

— V tomto smere je zjavné, že takto zoskupené záväzky verejnej služby pripúšťali, aby im vyhovel len malý počet prevádzkovateľov už pôsobiacich na mieste. Zavedenie záväzkov verejnej služby tak vylúčilo letecké spoločnosti, ktoré pôsobili alebo chceli pôsobiť na trasách z Ríma a Milána, presnejšie smerom na každé z dvoch príslušných letísk, teda Olbiu a Alghero. Aj keď dopravcovia mali záujem, nemohli sa uchádzať o prevádzkovanie, ktoré by bolo príliš nákladné pre ich operácie. Takéto zoskupenia teda môžu spôsobiť vylúčenie ďalších prípadných prevádzkovateľov.

Tieto reštriktívne účinky sú ešte výraznejšie vzhľadom na rozsah príslušných trhov (celkový počet cestujúcich v roku 2005 – číselné údaje Talianskej republiky):

— Olbia – Rím a Olbia – Miláno: 731 349 cestujúcich (390 186 v lete a 341 163 v zime),

— Alghero – Rím a Alghero – Miláno: 502 820 cestujúcich (184 273 v lete a 318 547 v zime).

Za týchto podmienok je nepravdepodobné, že by trasy medzi dvoma najväčšími talianskymi mestami a letiskami Olbia a Alghero na Sardínii boli tak málo atraktívne, že musia byť zoskupené, aby sa takými stali.

(58) Komisia sa v dôsledku uvedeného domnieva, že zoskupenie niektorých trás je nezlučiteľné s nariadením a neoprávnene reštriktívne.

3.6. *Zvýhodnené tarify cestovného pre osoby, ktoré sa narodili na Sardínii, ale nemajú tam trvalý pobyt*

(59) V dekrétoch 35 a 36 sa požaduje, aby dopravcovia uplatňovali znížené tarify v prípade osôb narodených na Sardínii, ktoré tam nemajú trvalý pobyt. Podľa odhadov Talianskej republiky by sa uplatnenie týchto ustanovení vzťahovalo najviac na 220 000 osôb, pričom v skutočnosti sa číslo blíži skôr k 110 000 osôb, ak vezmeme do úvahy, že 50 % z nich by cestovalo raz ročne.

(60) V praxi takéto opatrenie uprednostňuje prevažne európskych občanov s talianskou štátnou príslušnosťou vzhľadom na občanov s inou štátnou príslušnosťou. Môže sa preto pokladať za zjavne diskriminačné z hľadiska štátnej príslušnosti, a tým v rozpore so zmluvou. V rámci režimu záväzkov verejnej služby by takéto opatrenie mohlo byť prijateľné len do tej miery, ak by sa rozdiel v zaobchádzaní zakladal na objektívnych dôvodoch nezávislých od štátnej príslušnosti dotknutých osôb a úmerných cieľu, ktorý oprávnene sleduje vnútroštátne právo.

(61) Talianska republika však vysvetľuje, že opatrenie je potrebné najmä preto, aby umožnilo sardínskym vysťahovalcom udržiavať puto s ich pôvodným kultúrnym spoločenstvom [1]. Hoci by sa taký cieľ mohol pokladať za legitímny cieľ verejného záujmu v zmysle článku 4 ods. 1 písm. b) bodu i) nariadenia, opatrenie je zjavne disproporčné. Po prvé opatrenie sa vzťahuje na každú osobu narodenú na Sardínii, ak tam nemá trvalý pobyt, bez toho, že by bolo potrebné preukazovať puto, ktoré by ešte mohlo jestvovať medzi dotknutými osobami a regiónom, odkiaľ pochádzajú, a to napríklad z hľadiska rodinných vzťahov. Po druhé opatrenie sa uplatňuje bez ohľadu na finančné možnosti vysťahovalcov. Po tretie na rozdiel od osôb s bydliskom na Sardínii, ktoré musia cestovať na kontinent relatívne často, aby získali niektoré základné služby (vzdelávanie, zdravotníctvo) alebo aby vykonávali hospodárske činnosti potrebné na rozvoj Sardínie, vysťahovalci cestujú na Sardíniu len príležitostne (podľa talianskych orgánov maximálne 50 % osôb, ktorých sa to potenciálne týka, maximálne raz ročne). Z tohto dôvodu sú celkové náklady na tieto príležitostné cesty relatívne nižšie v porovnaní s nákladmi, ktoré znášajú obyvatelia Sardínie, a v mnohých prípadoch by ich vysťahovalci mohli ľahko pokryť bez toho, aby bolo potrebné ustanoviť zvýhodnenie uvedené v dekrétoch 35 a 36. Pokiaľ niektorí vysťahovalci nemajú prostriedky potrebné na to, aby si raz ročne zaplatili let na Sardíniu, bolo by primeranejším a menej reštriktívnym opatrením ponúknuť príslušným vysťahovalcom istú pomoc.

(62) Komisia si v týchto súvislostiach myslí, že dané opatrenie je disproporčné a nezlučiteľné s nariadením.

3.7. *Uplatnenie na celý letiskový systém*

(63) V dekrétoch 35 a 36 sa ustanovuje, že uplatnenie záväzkov verejnej služby na trasách do Ríma a Milána zahŕňa všetky príslušné letiskové systémy, tak ako sa uvádzajú v prílohe II k nariadeniu, teda:

— letiská Fiumicino a Ciampino v Ríme,

— letiská Linate, Malpensa a Bergame v Miláne.

(64) Pripomíname, že v roku 2000 sa záväzky verejnej služby týkali letísk v „Ríme (Fiumicino) a Miláne“. V rámci zriadenia milánskeho letiskového systému podľa článku 8 a prílohy II k nariadeniu Taliansko automaticky rozšírilo uplatnenie záväzkov verejnej služby na celý príslušný letiskový systém.

[1] List Talianskej republiky zo 6. októbra 2006, s. 72 – 74.

(65) Talianska republika odôvodnila svoju voľbu len z technického hľadiska, ktoré ju viedlo k automatickému prevzatiu každého letiskového systému vcelku. Potvrdila však, že hlavný záujem záväzkov verejnej služby sa týkal letísk Rím – Fiumicino a Miláno – Linate, ktoré uprednostňujú príjemcovia záväzkov verejnej služby z dôvodu ich blízkosti k centru mesta príslušnej aglomerácie, čo bolo odôvodnené tým, že záväzky verejnej služby ustanovujú, že „vzhľadom na disponibilitu prevádzkových intervalov sa aspoň 50 % plánovaných trás medzi letiskami Sardínie, Ríma a Milána musí zabezpečovať z letísk a na letiská Fiumicino a Linate“ ([1]).

(66) Talianska republika súhlasila, že sa „objektívne preukázalo, že letiská Fiumicino v Ríme a Linate v Miláne predstavujú pre užívateľov najpohodlnejšiu, najlepšie obslúženú a najatraktívnejšiu destináciu, keďže sú najbližšie k centru obidvoch miest a najlepšie s nimi spojené“. Vysvetlila tým, že „s cieľom zaručiť lepšiu službu a vyhovieť väčšine požiadaviek užívateľov sa uznalo za vhodné predísť tomu, aby dopravcovia, ktorí prijmú záväzky verejnej služby, nemali možnosť úplne odstúpiť od využívania týchto letísk v prospech iných (menej pohodlných a zaujímavých pre užívateľov), ktoré sú súčasťou toho istého letiskového systému“ ([2]).

(67) Inak sa zdá, že v skutočnosti lety realizované v zimnej sezóne sa prevádzkujú len na letiskách Fiumicino a Linate.

(68) Komisia v danom prípade pochybuje o nevyhnutnosti takéhoto opatrenia, ktoré pokladá za disproporčné vo vzťahu k sledovaným cieľom, ktoré spočívajú v zabezpečení mobility smerom na kontinent a územnej súdržnosti. Účinkom tohto opatrenia je priame vylúčenie príležitostných dopravcov bez toho, že by postihovalo zásadu záväzkov verejnej služby, a prispieva k definitívnemu uzatvoreniu trhu novým prevádzkovateľom na najviac vyťažených trasách, a to najmä v letnom období.

(69) Talianska republika však uznala, že letisko *hub* Malpensa zohrávalo podstatnú úlohu, pokiaľ ide o medzinárodné trasy, zatiaľ čo letiská Ciampino a Bergame ako interný *hub* pre nízkonákladové spoločnosti umožňovali uspokojiť zásadu hospodárskej a sociálnej súdržnosti Spoločenstva a realizovať pre ostrov, ako je Sardínia, cieľ územnej súdržnosti so všetkými regiónmi Európy. Talianska republika sa z tohto dôvodu zaviazala zmeniť dekrét 35, aby sa záväzky verejnej služby nevzťahovali na letiská Malpensa, Bergame a Ciampino ([3]).

([1]) Bod 1.2. oznámenia z 24. marca 2006.
([2]) List Talianskej republiky zo 6. októbra 2006, s. 78.
([3]) List Talianskej republiky z 15. novembra 2006, s. 3.

(70) Komisia sa domnieva, že tento záväzok skutočne reaguje na vzniknuté pochybnosti, ktoré sa môžu odstrániť, a že takáto zmena a doplnenie dekrétu by umožnili výrazne znížiť dosah neoprávnených obmedzení uložených záväzkami verejnej služby tým, že by vyhoveli potrebám mobility Sardínie bez toho, aby vnášali na príslušné trhy disproporčné reštrikcie.

(71) Komisia vzhľadom na uvedený záväzok Talianskej republiky nebude ďalej pokračovať vo svojej analýze disproporčného charakteru uplatnenia na celý letiskový systém Milána a Ríma, ale ponecháva si možnosť vrátiť sa v prípade potreby k tejto stránke súčasných a budúcich záväzkov verejnej služby.

IV. **ZÁVERY**

(72) Komisia na základe údajov, ktoré Talianska republika poskytla, nespochybňuje zásadu uplatňovania záväzkov verejnej služby na trasy medzi Sardíniou a talianskym kontinentom. Táto zásada sa z hľadiska frekvencií a kapacít, ako aj tarif môže ukázať potrebná na zabezpečenie primeraného poskytovania služieb na príslušných trasách.

(73) Komisia však usudzuje, že niektoré podmienky uložené vnútroštátnymi dekrétmi Talianskej republiky 35 a 36 sú neoprávnene reštriktívne alebo disproporčné.

(74) Komisia usudzuje, že záväzky verejnej služby uložené podľa článku 4 ods. 1 písm. a) nariadenia predpokladajú, že každý dopravca, ktorý chce dodržiavať záväzky verejnej služby, musí mať možnosť pôsobiť na danej trase odhliadnuc od toho, kedy chce začať poskytovať svoje služby. Z tohto dôvodu je určenie lehoty na predkladanie žiadostí uchádzačov s cieľom *a priori* vylúčiť každého prevádzkovateľa, ktorý predloží žiadosť po uplynutí takejto lehoty, neoprávnene reštriktívne a nezlučiteľné s nariadením.

(75) Hoci sa môže zdať, že je legitímne ustanoviť istú dĺžku trvania kontinuity služieb, Komisia sa domnieva, že dodržiavanie zásady proporcionality musí viesť k tomu, aby bolo trvanie rozumne ohraničené a aby v režime záväzkov verejnej služby podľa článku 4 ods. 1 písm. a) nepresiahlo jeden rok.

(76) Komisia sa domnieva, že právomoci udelené orgánu ENAC na koordináciu činností prevádzkovateľov s cieľom predísť nadmerným kapacitám sú neoprávnene reštriktívne a nezlučiteľné s nariadením.

(77) Komisia konštatuje, že zoskupenia trás Olbia – Rím a Olbia – Miláno na jednej strane a Alghero – Rím a Alghero – Miláno na strane druhej sú neoprávnene reštriktívne a nezlučiteľné s nariadením.

(78) Komisia sa domnieva, že uplatnenie zvýhodnených taríf cestovného pre osoby narodené na Sardínii, ktoré tam nemajú trvalý pobyt, je disproporčné a nezlučiteľné s nariadením.

(79) Komisia pochybuje o nevyhnutnosti uplatnenia záväzkov verejnej služby na celé letiskové systémy Ríma a Milána, ktoré pokladá za disproporčné vzhľadom na sledované ciele, ktoré spočívajú v zabezpečení mobility smerom na kontinent a územnej súdržnosti. Vzhľadom na záväzok Talianskej republiky zmeniť a doplniť dekrét 35, aby sa záväzky verejnej služby nevzťahovali na letiská Bergame, Malpensa a Ciampino, Komisia teda nebude ďalej pokračovať vo svojej analýze, ale ponecháva si možnosť vrátiť sa v prípade potreby k tejto stránke súčasných a budúcich záväzkov verejnej služby,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

1. Talianska republika môže naďalej uplatňovať záväzky verejnej služby uložené vnútroštátnymi dekrétmi 35 a 36 Ministerstva infraštruktúry a dopravy z 29. decembra 2005 (uverejnené v *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* 11. januára 2006) na všetkých 16 trasách spájajúcich tri sardínske letiská a viaceré vnútroštátne letiská talianskej metropoly, uverejnenými jednotlivo 24. marca 2006 (dekrét 35) a 21. apríla 2006 (dekrét 36) v *Úradnom vestníku Európskej únie* v súlade s článkom 4 ods. 1 písm. a) nariadenia Rady (EHS) č. 2408/92 o prístupe leteckých dopravcov Spoločenstva k letovým trasám v rámci Spoločenstva, pokiaľ sa dodržia tieto podmienky:

a) Každý letecký dopravca, ktorý chce dodržiavať záväzky verejnej služby, musí mať možnosť pôsobiť na príslušnej linke bez ohľadu na to, kedy oznámil svoj zámer začať poskytovať svoje služby, a bez ohľadu na to, či toto oznámenie podá počas 30-dňovej lehoty ustanovenej nariadeniami, alebo po jej uplynutí.

b) Leteckým dopravcom nemožno uložiť povinnosť zabezpečovať kontinuitu služieb v rámci záväzkov verejnej služby na obdobie, ktoré by bolo dlhšie ako jeden rok.

c) Talianske orgány musia prehodnotiť potrebu zachovať uložené záväzky verejnej služby v súvislosti s danou trasou, ako aj úroveň záväzkov uložených každému dopravcovi, hneď ako začne pôsobiť nový dopravca alebo oznámi svoj zámer pôsobiť na tejto trase, ale v každom prípade raz za rok.

d) Talianske orgány nesmú brániť leteckým dopravcom v poskytovaní služieb na príslušných trasách nad rámec minimálnych požiadaviek, pokiaľ ide o frekvencie a kapacity ustanovené záväzkami verejnej služby.

e) Na leteckých dopravcov by sa nemala vzťahovať povinnosť ponúkať zvýhodnené tarify cestovného osobám narodeným na Sardínii, ktoré tam nemajú trvalý pobyt.

f) Talianske orgány nesmú podmieňovať právo poskytovať služby na trase medzi dvoma mestami povinnosťou pôsobiť na inej trase medzi danými dvoma mestami.

2. Talianska republika oznámi Komisii opatrenia prijaté na implementáciu tohto rozhodnutia najneskôr 1. augusta 2007.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Talianskej republike.

V Bruseli 23. apríla 2007

Za Komisiu
Jacques BARROT
podpredseda