II

(Akti, sprejeti v skladu s Pogodbo ES/Pogodbo Euratom, katerih objava ni obvezna)

ODLOČBE/SKLEPI

KOMISIJA

ODLOČBA KOMISIJE

z dne 23. aprila 2007

o uvedbi obveznosti javnih služb na nekaterih progah s Sardinije in na Sardinijo v skladu s členom 4 Uredbe Sveta (EGS) št. 2408/92 o dostopu letalskih prevoznikov Skupnosti do letalskih prog znotraj Skupnosti

(notificirano pod dokumentarno številko C(2007) 1712)

(Besedilo v italijanskem jeziku je edino verodostojno)

(2007/332/ES)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti,

ob upoštevanju Uredbe Sveta (EGS) št. 2408/92 z dne 23. julija 1992 o dostopu letalskih prevoznikov Skupnosti do letalskih prog znotraj Skupnosti [1] in zlasti člena 4(3) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

I. DEJSTVA

(1) Republika Italija je 27. januarja in 28. februarja 2006 Komisiji poslala odloka št. 35 in 36 Ministrstva za infrastrukturo in promet z dne 29. decembra 2005 (objavljena v *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* dne 11. januarja 2006) („odloka št. 35 in 36“) o uvedbi obveznosti javnih služb („OJS“) za skupno 16 letalskih prog med tremi letališči na Sardiniji in več nacionalnimi letališči v italijanskem glavnem mestu ter prosila Komisijo, da objavi mnenje v *Uradnem listu Evropske unije* v skladu s členom 4(1)(a) Uredbe (EGS) št. 2408/92 o dostopu letalskih prevoznikov Skupnosti do letalskih prog znotraj Skupnosti („Uredba“).

(2) V svojem dopisu z dne 28. februarja 2006 je Republika Italija opredelila:

— da je bil odlok št. 36 spremenjen z odlokom z dne 8. februarja 2006 o pogostnosti letov, voznih redih in številu sedežev na progi Cagliari–Torino,

— da je zaprosila tudi za objavo mnenja v seriji C *Uradnega lista Evropske unije*, ki navaja, da je bilo v skladu z naloženimi obveznostmi javnih služb in ne da bi zaprosila za finančno nadomestilo, predvideno, da lahko Italija, če noben letalski prevoznik v tridesetih dneh, ki sledijo objavi obveznosti javnih služb, ne sprejme opravljanja rednih zračnih prevozov na vsaki letalski progi, predvideni z odlokom št. 36, v okviru postopka, predpisanega s členom 4(1)(d) Uredbe (EGS) št. 2408/92, omeji dostop do vsake od teh prog na enega samega prevoznika ter podeli s pomočjo postopka javnega razpisa pravico do opravljanja teh prevozov ob upoštevanju določb navedene uredbe.

(3) 24. marca 2006 je Komisija objavila v *Uradnem listu Evropske unije* obvestilo o OJS, predpisanih z odlokom št. 35 [2] na naslednjih 6 progah:

— Alghero–Rim in Rim–Alghero

— Alghero–Milano in Milano–Alghero

— Cagliari–Rim in Rim–Cagliari

[1] UL L 240, 24.8.1992, str. 8. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1791/2006 (UL L 363, 20.12.2006, str. 1).

[2] UL C 72, 24.3.2006, str. 4.

— Cagliari–Milano in Milano–Cagliari

— Olbia–Rim in Rim–Olbia

— Olbia–Milano in Milano–Olbia.

(4) 21. aprila 2006 je Komisija objavila v *Uradnem listu Evropske unije* obvestilo o OJS, ki so bile uvedene z odlokom št. 36 [1] na naslednjih 10 progah:

— Alghero–Bologna in Bologna–Alghero

— Alghero–Torino in Torino–Alghero

— Cagliari–Bologna in Bologna–Cagliari

— Cagliari–Firence in Firence–Cagliari

— Cagliari–Torino in Torino–Cagliari

— Cagliari–Verona in Verona–Cagliari

— Cagliari–Neapelj in Neapelj–Cagliari

— Cagliari–Palermo in Palermo–Cagliari

— Olbia–Bologna in Bologna–Olbia

— Olbia–Verona in Verona–Olbia.

(5) 22. aprila 2006 je Komisija v *Uradnem listu Evropske unije* objavila informacijo o razpisu, ki ga je odprla Italija v okviru OJS, ki so bile uvedene z odlokom št. 36 [2]. Ta informacija oznanja, da Republika Italija z odlokom predpisuje za vsako od zadevnih 10 prog uporabo postopka, ki je predpisan v členu 4(1)(d) Uredbe, v primeru, da noben letalski prevoznik ne bi sprejel OJS na teh progah.

(6) Glavne značilnosti OJS, objavljene 24. marca in 21. aprila 2006, so naslednje:

— Pari letalskih prog Alghero/Rim in Alghero/Milano na eni strani, ter Olbia/Rim in Olbia/Milano na drugi, tvorijo vsak zase nedeljivo celoto, ki jo morajo zainteresirani prevozniki sprejeti v popolnosti brez nadomestila katere koli vrste ali izvora. Nasprotno pa morajo zainteresirani letalski prevozniki proge Cagliari/Rim in Cagliari/Milano sprejeti posamično in v celoti brez nadomestila katere koli vrste ali izvora.

— Vsako od desetih prog, ki so navedene v mnenju z dne 21. aprila 2006, in OJS, ki so jim naložene, morajo sprejeti zadevni prevozniki posamično in v celoti.

— Prevoznik, ki sprejme te obveznosti, mora zagotoviti storitev v obdobju 36 zaporednih mesecev in jo lahko prekine le po predhodnem uradnem obvestilu najmanj šest mesecev vnaprej, poslanem Ente Nazionale dell'Aviazione Civile (ENAC) in avtonomni deželi Sardiniji.

— Prevoznik (ali glavni prevoznik), ki sprejme te obveznosti, mora položiti varščino za opravljanje storitve za zagotovitev dobre izvedbe in neprekinjenosti storitve, katere znesek bo moral biti enak najmanj 5 % skupnega prometa storitev zračnega prevoza, predvidenih za vse zadevne proge, ocenjenega s strani ENAC-a. Varščino je treba plačati ENAC-u, ki jo bo uporabil za zagotovitev neprekinjenosti storitev v primeru neupravičene opustitve in bo v enakem deležu sestavljena iz bančne garancije „na prvo zahtevo“ ter jamstva za zavarovanje.

— Da bi se izognili preobremenjenosti, ki bi jo utegnilo povzročiti sprejetje iste proge s strani več prevoznikov zaradi omejitev in preobremenjenosti zadevnih letališč na ravni infrastruktur, je ENAC dobil nalogo, da po posvetu z avtonomno deželo Sardinijo uskladi, glede na javni interes, operativne programe letalskih prevoznikov, ki sprejemajo OJS, s cilji mobilnosti naloženih obveznosti. Cilj te intervencije mora biti pravična razvrstitev prog in pogostosti letov med prevozniki, ki sprejemajo obveznosti javnih služb, glede na obseg prometa na zadevnih letalskih progah (ali skupinah prog) v obdobju dveh predhodnih let za vsakega prevoznika.

— Minimalne pogostosti letov, vozni redi letov in število sedežev (zmogljivosti), ki jih je treba zagotoviti za vsako posamezno letalsko progo, so opisani v točki 2 „PODATKI O OBVEZNOSTIH JAVNIH SLUŽB“ iz obvestil z dne 24. marca in 21. aprila 2006.

— Najmanjše število sedežev za uporabljene zrakoplove je opisano v obvestilih v točki 3 „VRSTA ZRAKOPLOVOV, KI SE UPORABLJAJO NA VSAKI PROGI“.

— Struktura prevoznin za vse zadevne letalske proge je opisana v točki 4 „PREVOZNINE“ v obvestilih. Zlasti kar zadeva obstoj znižanih prevoznin, točka 4.8 v obeh obvestilih navaja, da imajo letalski prevozniki, ki opravljajo prevoze na zadevnih letalskih progah, pravno obveznost uporabe znižanih prevoznin (kot so podrobno navedene v točki 4 „PREVOZNINE“) vsaj za osebe, rojene na Sardiniji, tudi če ne prebivajo tam.

[1] UL C 93, 21.4.2006, str. 13.
[2] UL C 95, 22.4.2006, str. 9–27, 30.

— V skladu z odlokom št. 35, ki je bil poslan Komisiji 29. decembra 2005 in objavljen v *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* 11. januarja 2006, so se morale OJS nanašati na zadevne letalske proge od 31. marca 2006 do 30. marca 2009. Vendar pa so 28. februarja 2006 italijanski organi obvestili Komisijo, da so 23. februarja 2006 sprejeli odlok, ki prestavlja te datume na 2. maj 2006 in 1. maj 2009 (dopis Stalnega predstavništva Italije, sklicna št. 2321). Ta dva datuma sta bila objavljena 24. marca 2006 v *Uradnem listu Evropske unije*.

— V skladu z odlokom št. 36, ki je bil poslan Komisiji 29. decembra 2005 in objavljen v *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* 11. januarja 2006 ter v *Uradnem listu Evropske unije* 21. aprila 2006, Republika Italija oznanja, da bo datum veljavnosti OJS za zadevne letalske proge določen naknadno. V *Uradnem listu Evropske unije* torej ni bil objavljen noben dokončen datum.

— Prevozniki, ki želijo sprejeti OJS, morajo predložiti svoje uradno soglasje pristojnemu italijanskemu organu v roku trideset dni od datuma objave mnenja v *Uradnem listu Evropske unije*.

(7) Preden je Republika Italija uvedla OJS, ki so predmet te odločbe, je z odlokoma z dne 1. avgusta in 21. decembra 2000 uvedla obveznosti javnih služb (OJS) za šest letalskih prog med letališči na Sardiniji ter letališčema Rim in Milano. Te obveznosti so bile objavljene v Uradnem listu Evropske unije 7. oktobra 2000 ([1]). V skladu s členom 4(1)(d) Uredbe je bil pripravljen javni razpis za izbiro pooblaščenih letalskih prevoznikov za izključno opravljanje prevozov na letalskih progah, za katere so dobili finančno nadomestilo ([2]).

(8) Letalski prevozniki, pooblaščeni za opravljanje zračnih prevozov na letalskih progah, za katere veljajo OJS, so bili naslednji:

— Alitalia za letalsko progo Cagliari/Rim

— Air one za letalske proge Cagliari/Milano, Alghero/Milano in Alghero/Rim

— Meridiana za letalski progi Olbia/Rim in Olbia/Milano.

(9) Ta režim izpolnjevanja obveznosti je nadomestila uvedba OJS, ki so predmet italijanskega odloka z dne 8. novembre 2004 in so bile objavljene v *Uradnem listu Evropske unije* dne 10. decembra 2004 ([3]). Po odločbi okrožnega upravnega sodišča v Laciju dne 17. marca 2005, s katero je bil delno razveljavljen odlok z dne 8. novembra 2004, so italijanski organi obvestili Komisijo, da so „začasno preklicali“ te obveznosti. V *Uradnem listu Evropske unije* z dne 1. julija 2005 ([4]) je bilo objavljeno mnenje v tej zvezi. 6. decembra 2005 so italijanski organi uradno obvestili Komisijo o razveljavitvi odloka z dne 8. novembra 2004 z začetkom veljave 15. novembra 2004.

II. **POSTOPEK**

(10) Komisija se je obrnila na Republiko Italijo z dopisom z dne 9. marca 2006 (vpisna številka 204756), da bi izrazila svojo zaskrbljenost glede OJS, ki sta jih uvedla odloka št. 35 in 36. Zaprosila je za podrobnejše informacije o vzrokih in načinih njihove uveljavitve. Republika Italija je odgovorila s prvim pismom, ki mu je bil priložen osnutek odgovora z dne 22. marca 2006, nato še s pismom z dne 4. aprila 2006.

(11) Komisija se je obrnila na ENAC dne 27. aprila 2006 in zaprosila za podrobnejše informacije ter pojasnila glede sedanjega izvajanja OJS pred začetkom veljavnosti novih OJS.

(12) ENAC je odgovoril z dopisom z dne 9. maja 2006 in potrdil, da je bil veljavni režim uporabe OJS med Sardinijo ter mestoma Rim in Milano do 2. maja 2006 režim iz leta 2000, ki je še vedno veljaven od takrat, ko je bil odlok iz leta 2004, s katerim naj bi jih spremenili in dopolnili, razveljavljen. Od 2. maja 2006 velja novi režim, predviden z odlokom št. 35. V odgovoru je bilo razloženo tudi, da OJS v celoti pokrivajo ves sistem letališč v Milanu, kot je bil predviden v objavi iz leta 2000.

(13) 4. avgusta 2006 je Republika Italija znova odgovorila na dopis Komisije z dne 9. marca z nekaterimi dodatnimi informacijami, ki pa kljub temu niso dali novih pomembnih informacij.

(14) 1. avgusta 2006 je Komisija na lastno pobudo sprejela odločitev, da opravi preiskavo, kot je predvideno v členu 4(3) Uredbe ([5]). To odločitev je sporočila Republiki Italiji 1. avgusta 2006 (številka dokumenta C(2006) 3516). V isti odločitvi je Komisija prosila italijanske organe, da dajo odgovore o večih točkah in jim dala rok enega meseca za odgovor.

(15) Italijanski organi so odgovorili z dopisom z dne 31. avgusta 2006. Odgovor je zajel velik del postavljenih vprašanj.

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

(16) Vendar pa se je Komisija obrnila na Stalno predstavništvo Italije 2. oktobra 2006, da bi prosila za dodatne informacije.

(17) 6. oktobra 2006 je Republika Italija poslala obširen odgovor s številnimi informacijami v odgovoru na dodatna vprašanja Komisije.

(18) Srečanje Komisije (enota TREN.F.1) z italijanskimi organi (Ministrstvo za promet, Stalno predstavništvo, Vlada Sardinije ter ENAC) je potekalo v Bruslju 17. oktobra 2006.

(19) V tem odgovoru je bilo zlasti potrjeno, da se je zračni prevoz na naslednjih letalskih progah doslej že opravljal v skladu z OJS iz člena 4(1)(a) Uredbe:

— Olbia–Rim: Meridiana

— Olbia–Milano: Meridiana

— Alghero–Rim: Air One

— Alghero–Milano: Air One

— Cagliari–Rim: Air One in Meridiana

— Cagliari–Milano: Air One in Meridiana

— Cagliari–Bologna: Meridiana

— Cagliari–Torino: Meridiana

— Cagliari–Verona: Meridiana

— Olbia–Bologna: Meridiana.

Nasprotno pa nobena letalska družba ni sprejela opravljanja zračnega prevoza na 6 preostalih letalskih progah v skladu z režimom, predvidenim s členom 4(1)(a) Uredbe. Republika Italija ima torej namen, da izvede javni razpis v skladu s členom 4(1)(d). Letalske družbe, ki trenutno upravičeno sodelujejo na razpisu, so:

— Olbia–Verona: Meridiana

— Alghero–Bologna: Air One

— Alghero–Torino: Air One

— Cagliari–Firence: Air One in Meridiana

— Cagliari–Neapelj: Air One in Meridiana

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

Vendar pa je Republika Italija pojasnila, da še ni dodelila teh prog zaradi preiskave Komisije, ki je še v teku.

III. **ANALIZA**

1. **Pravni okvir**

(20) Pravila v zvezi z OJS so predpisana z Uredbo, ki opredeljuje pogoje za uporabo načela prostega pretoka storitev na področju zračnih prevozov.

(21) OJS so opisane kot izjema iz načela Uredbe, na podlagi katere „ob upoštevanju te uredbe zadevna(-e) država(-e) članica(-e) pooblasti(jo) letalske prevoznike Skupnosti, da uresničujejo prometne pravice na letalskih progah znotraj Skupnosti“ ([2]).

(22) Pogoji njihove uvedbe so opredeljeni v členu 4. Natančno so obrazloženi, pri tem pa se strogo upoštevajo načela nediskriminacije in sorazmernosti. Biti morajo ustrezno utemeljeni na podlagi meril iz navedenega člena.

(23) Pravila o OJS natančneje določajo, da lahko vsaka država članica uvede obveznosti javnih služb „za redne zračne prevoze do letališča, ki oskrbuje obrobno območje ali območje v razvoju na njenem ozemlju, ali na progi z redkim prometom do katerega koli regionalnega letališča na njenem ozemlju, če takšna proga velja kot izredno pomembna za gospodarski razvoj območja, kjer je to letališče, in sicer do obsega, ki je nujno potreben, da se na tej progi zagotovi ustrezno opravljanje rednih zračnih prevozov, ki zadovoljujejo ustaljene standarde neprekinjenosti, rednosti, zmogljivosti in določanja cen, ki jih letalski prevozniki ne bi prevzeli, če bi upoštevali le svoje komercialne interese“ ([3]).

(24) Primernost rednih zračnih prevozov presodijo države članice „zlasti glede na javni interes, možnost uporabe drugih oblik prevoza, zmožnost, da te oblike prevoza zadostijo prevoznim potrebam, in skupni učinek vseh letalskih prevoznikov, ki opravljajo ali nameravajo opravljati prevoze na progi“ ([4]).

([1]) Glej odgovore Republike Italije z dne 6. oktobra in 15. novembra 2006, kakor tudi sporočilo ENAC-a za javnost z dne 23. maja 2006.

([2]) Člen 3(1) Uredbe (EGS) št. 2408/92 z dne 23. julija 1992.

([3]) Člen 4(1)(a) Uredbe (EGS) št. 2408/92 z dne 23. julija 1992.

([4]) Člen 4(1)(b) Uredbe (EGS) št. 2408/92 z dne 23. julija 1992.

(25) Člen 4 določa mehanizem v dveh fazah: v prvi fazi – člen 4(1)(a) – zadevna država članica uvede OJS za eno ali več letalskih prog, ki ostanejo na voljo vsem letalskim prevoznikom Skupnosti, pod pogojem, da upoštevajo navedene obveznosti. Če se ne oglasi noben letalski prevoznik, ki bi uvedel letalsko progo, za katero veljajo OJS, lahko država članica preide v drugo fazo – člen 4(1)(d) – ki sestoji iz omejitve dostopa do te letalske proge na enega samega prevoznika za obdobje največ treh let, ki se lahko podaljša. Ta letalski prevoznik je izbran na podlagi javnega razpisa Skupnosti. Letalski prevoznik, ki je bil izbran, lahko prejme finančno nadomestilo za uvedbo letalske proge v skladu z OJS.

(26) Skladno s členom 4(3) lahko Komisija odloči, na podlagi preiskave na zahtevo države članice ali na lastno pobudo, ali se objavljena uvedba OJS še naprej uporablja. Komisija svojo odločitev sporoči Svetu in državam članicam.

2. **Upravičenost letalskih prog**

(27) Republika Italija je upravičila uvedbo OJS s potrebami po razvoju Sardinije, ki mora zapolniti vrzeli v zvezi z njeno otoško lego.

(28) Razen tega je neodvisna vlada Sardinije sprejela obvezo, da bo spodbujala mobilnost prebivalcev. Dejansko so letalske povezave med Sardinijo in celinsko Italijo neenake glede na letne čase, medtem ko bi načelo mobilnosti moralo dati prebivalcem Sardinije dovolj možnosti za neprekinjeni prevoz skozi vse leto. Razen tega pa Republika Italija vztraja pri velikih razdaljah, kar zadeva kilometre in čas preleta med različnimi letališči na Sardiniji, območju, ki ima pomanjkljivosti v zvezi z infrastrukturo. Na tej podlagi opravičuje tudi potrebo po tem, da OJS vključujejo vsa tri letališča na Sardiniji.

(29) Komisija ocenjuje, da je Sardinijo mogoče imeti za obrobno območje zaradi njene otoške lege in pomanjkanja dejanskih alternativnih prevoznih sredstev.

(30) Po drugi strani pa je zaostanek v razvoju Sardinije v primerjavi z drugimi italijanskimi območji v veliki meri utemeljen: oddaljenost Sardinije, kakor tudi njeno maloštevilno prebivalstvo, ki se je zaradi močnega izseljevanja še zmanjšalo, pojasnjujeta zaostanek v gospodarskem razvoju otoka, ki je podoben kot v predelih Mezzogiorna.

(31) Na podlagi informacij, ki jih ima Komisija, analiza ne dovoljuje dvoma o ključnem pomenu zadevnih letalskih povezav, ki so ga poudarili italijanski organi.

3. **Primernost uvedbe OJS**

3.1 *Splošna načela*

(32) Skladno s členom 4(1)(a) Uredbe države članice ne morejo uvesti OJS kot zgolj „do obsega, ki je nujno potreben, da se na tej progi zagotovi ustrezno opravljanje rednih zračnih prevozov, ki zadovoljujejo ustaljene standarde neprekinjenosti, rednosti, zmogljivosti in določanja cen, ki jih letalski prevozniki ne bi prevzeli, če bi upoštevali le svoje komercialne interese“.

(33) Primernost prevozov se oceni ob upoštevanju meril, naštetih v členu 4(1)(b) Uredbe:

— javni interes,

— možnost uporabe drugih oblik prevoza, ki jo imajo zlasti otoška področja, ter zmožnost, da te oblike prevoza zadostijo zadevnim potrebam,

— cene vozovnic in pogoji zračnega prevoza, ki se lahko ponudijo uporabnikom,

— skupni učinek vseh letalskih prevoznikov, ki opravljajo ali nameravajo opravljati prevoze na tej progi.

(34) Poleg tega morajo biti obveznosti javnih služb v skladu z osnovnimi načeli sorazmernosti in nediskriminacije (glej na primer sodbo Sodišča z dne 20. februarja 2001 v zadevi C-205/99, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) in druge proti Administración General del Estado, Rec. 2001, str. I-01271).

(35) Zato je Komisija, na podlagi informacij, ki so jih dali italijanski organi, mnenja, da utegne biti potrebna uvedba OJS, kar zadeva pogostost in zmogljivosti, kot tudi prevoznine, da se zagotovi ustrezno opravljanje prevozov na zadevnih letalskih progah.

(36) Kljub temu pa Komisija meni, da so nekateri pogoji, ki sta jih uvedla odloka št. 35 in 36, neupravičeno omejevalni ali nesorazmerni.

3.2 *Obveznost potrditve OJS v roku 30 dni*

(37) V točki 8 OJS, kot jih določata odloka št. 35 in 36, je predpisano, da morajo „letalski prevozniki, ki želijo sprejeti OJS, vsebovane v tej prilogi, predložiti ENAC-u svoje uradno soglasje v roku 30 dni od dneva, ko je bilo v *Uradnem listu Evropske unije* objavljeno obvestilo Komisije o uvedbi prej navedenih obveznosti". Ta obveznost se je pravzaprav izkazala celo kot pogoj za izključitev letalskega prevoznika, ki je poslal tako soglasje en dan „prepozno". S tem bi letalski prevoznik, ki v tem roku ni poslal svojega soglasja o vseh pogojih OJS, tvegal izključitev v celotnem obdobju.

(38) Komisija meni, da ta pogoj nima nobene pravne podlage v skladu s členom 4(1)(a) Uredbe in da je neupravičeno omejevalen. Člen 4(1)(a) Uredbe ne daje državam članicam pravice, da omejijo število letalskih prevoznikov, ki utegnejo imeti dostop do letalskih prog, temveč zgolj, da uvedejo na splošno OJS, ki veljajo za vse letalske prevoznike, ki opravljajo ali nameravajo opravljati prevoze na teh letalskih progah. Tako omejevanje števila letalskih prevoznikov je mogoče le v skladu s členom 4(1)(d).

(39) Zato lahko vsak letalski prevoznik, ki namerava spoštovati OJS, ki so bile uvedene v skladu s členom 4(1)(a) Uredbe, opravlja prevoze na tej letalski progi ne glede na to, kdaj se odloči, da bo začel opravljati svoje storitve. Če noben letalski prevoznik določenega dne še ni začel opravljati rednih zračnih prevozov na progi v skladu z OJS, ki so bile uvedene na tej progi skladno s členom 4(1)(a), lahko država članica predpiše omejitev dostopa do te proge v skladu s členom 4(1)(d). Če pa je eden ali več letalskih prevoznikov začelo opravljati prevoze v predpisanem roku, država članica ne more izključiti iz te letalske proge drugih prevoznikov, ki so izrazili namero, da opravljajo prevoze kadar koli po roku. Za prihod novih letalskih prevoznikov se morda lahko kljub temu zahtevajo nekatere prilagoditve OJS, ki so bile uvedene za vsakega letalskega prevoznika (glej poglavje 3.4 v nadaljevanju).

3.3 *Obveznost opravljanja prevoza na letalski progi v obdobju treh let*

(40) Točka 5 OJS, kot jih predpisujeta odloka št. 35 in 36, določa, da mora „skladno s členom 4(1)(c) Uredbe (EGS) št. 2408/92 letalski prevoznik, ki sprejme obveznosti, zagotoviti storitev v obdobju 36 zaporednih mesecev in jo lahko prekine le po predhodnem uradnem obvestilu najmanj 6 mesecev vnaprej, poslanem ENAC-u in avtonomni deželi Sardiniji".

(41) Zahteva glede minimalnega obdobja opravljanja storitve je v danem primeru v skladu s členom 4(1)(c), k predpisuje, da lahko „v primeru, ko druge oblike prevoza ne morejo zagotoviti primernega in neprekinjenega prevoza, zadevne države članice vključijo v OJS tudi zahtevo, da mora vsak letalski prevoznik, ki namerava opravljati prevoz na tej progi, jamčiti, da bo opravljal prevoz na progi določeno obdobje, ki naj se določi v skladu z drugimi pogoji OJS". Komisija pravzaprav ocenjuje, da zaradi otoške lege Sardinije in njene oddaljenosti od celine druge oblike prevoza ne zagotavljajo ustrezne nadomestne storitve.

(42) Kljub temu pa Komisija meni, da je minimalno obdobje treh let, ki sta ga uvedla odloka št. 35 in 36, predolgo in nesorazmerno.

(43) Komisija razume potrebo, da zagotovi neprekinjenost prevozov in doseže obvezo letalskih prevoznikov za opravljanje prevoza v določenem obdobju. Vendar pa, kot je navedeno zgoraj, ni naloga organov, ki so zadolženi za izvajanje OJS, da izločijo morebitne kandidate iz njihove uporabe: OJS brez izključne koncesije ali nadomestila ne bi nikakor mogle pomeniti dokončnega zaprtja trga ali zaprtja trga skozi daljše tržno obdobje.

(44) Morda je upravičeno, da se v nekaterih obdobjih leta opravlja prevoz na letalskih progah, za katere so značilna velika sezonska odstopanja. Pravzaprav na takih letalskih progah obstaja nevarnost, da imajo prevozniki naravno težnjo omejiti ali osredotočiti svojo ponudbo na tedne, ko je pogostost letov dovolj velika, da zagotovi donosnost storitve, ter opustiti opravljanje prevozov v drugih obdobjih leta. Komisija kljub vsemu meni, da bi v takih okoliščinah upoštevanje načela sorazmernosti moralo pripeljati do tega, da trajanje obdobja, v katerem mora biti zagotovljeno stalno opravljanje storitve v okviru režima OJS, predvidenega v členu 4(1)(a), ne bi preseglo enega leta.

(45) Razen tega Komisija meni, da to obdobje organu, ki je zadolžen za izvajanje OJS, ne preprečuje, da občasno izvaja ponovno ovrednotenje njegove ustreznosti. Kot je navedeno spodaj, naj bi se tako ponovno ovrednotenje opravilo takrat, kadar nov letalski prevoznik začne ali bo kmalu začel opravljati prevoze na zadevni letalski progi.

3.4 *ENAC-ova razporeditev letalskih prog in pogostosti letov*

(46) V točki 1.6 odlokov št. 35 in 36 je bilo določeno, da bi „zato, da bi preprečili preveliko zmogljivost, ki bi jo lahko povzročilo sprejetje iste proge s strani več letalskih prevoznikov zaradi omejitev in pritiskov na zadevna letališča na ravni infrastruktur, ENAC po posvetu z avtonomno deželo Sardinijo dobil nalogo, da sprejme v javnem interesu operativne programe letalskih prevoznikov, ki sprejemajo cilj mobilnosti, ki je bil določen v obveznostih. Ta postopek bo pripeljal do pravične razdelitve prog in pogostosti letov med prevzemnimi letalskimi prevozniki glede na obseg prometa na zadevnih letalskih progah (ali skupinah prog), ki je bil ugotovljen zadnji dve leti za vsakega posameznega letalskega prevoznika“.

(47) V skladu s temi pooblastili lahko ENAC usmerja in spodbuja dogovor med več letalskimi družbami, ki opravljajo polete na isti progi. Kar zadeva Sardinijo, je ENAC nadzoroval okroglo mizo zainteresiranih letalskih prevoznikov za nekatere letalske proge in z njimi opredelil razporeditev prometa.

(48) Republika Italija zagovarja to pravico do poseganja, ki po njenem mnenju zagotavlja neprekinjenost storitev, pri čemer OJS niso podvržene nevarnosti prihodov in odhodov drugih letalskih prevoznikov, ki bi utegnili biti manj zainteresirani za to, da izpolnjujejo OJS brez vsakršnega nadomestila. Navaja zlasti sodbo TAR Lazia z dne 17. marca 2005, v kateri je navedeno, da je „povsem upravičeno, da lahko odredba (iz leta 2004) določi scenarij, po katerem je za vse proge, za katere veljajo OJS, na voljo več letalskih prevoznikov, ki niso razvrščeni in tekmujejo med seboj. Vendar pa je treba tovrstno možnost jasno opredeliti, obenem pa zagotoviti minimalno objektivno merilo za *a priori* razporeditev časovnih intervalov (slotov) glede na število (eden, dva ali več kot dva) letalskih prevoznikov, ki so morda sprejeli OJS, da bi se izognili škodljivemu presežku ponudbe in predvsem zato, da dodelitev slotov ne bi pripeljala do samovoljne uvedbe in pravzaprav ekskluzivnosti storitve, ki so jih standardi v odloku izrecno zavrnili“ ([1]).

(49) OJS, uvedene v skladu s členom 4(1)(a), morajo upoštevati vse letalske prevoznike, ki opravljajo ali nameravajo opravljati prevoze na zadevni progi. To potrjuje člen 4(1)(b), ki predpisuje, da „primernost rednih zračnih prevozov presodijo države članice glede na skupni učinek vseh letalskih prevoznikov, ki opravljajo ali nameravajo opravljati prevoze na progi“.

(50) Komisija meni, da bi bilo treba upoštevati to načelo ne le v času uvedbe, temveč tudi ves čas trajanja OJS. Tako bi morala biti vsakič, ko nov letalski prevoznik začne ali bo v kratkem začel opravljati prevoze na tej progi, raven zmogljivosti in pogostosti letov, ki so jih naložile OJS, vsakemu letalskemu prevozniku prilagojena tako, da celotne zmogljivosti in pogostosti letov, ki so zagotovljene na vsaki letalski progi, ne presegajo tega, kar je nujno potrebno za zagotavljanje ustrezne storitve.

(51) Ker gre pravzaprav za OJS, ki so bile uvedene v skladu s členom 4(1)(a) Uredbe, se letalski prevozniki niso dolžni obvezati, da bodo zagotovili posamezno število pogostosti letov ali število sedežev, vendar pa vsi letalski prevozniki skupaj lahko zagotovijo to minimalno storitev.

(52) Komisija priznava, da se utegne izkazati za potrebno, da organ, ki je zadolžen za OJS, zagotovi, da lahko povezava med pogostostjo letov in zmogljivostmi omogoča izpolnjevanje OJS. Vendar ta organ nikakor ne sme omejevati možnosti, da zadevni letalski prevozniki, če to želijo, opravljajo prevoze zunaj zmogljivosti ali pogostosti letov, ki jih zahtevajo OJS, ki so lahko zgolj minimalne obveznosti. Zato so takrat, kadar je cilj pravil, ki jih je sprejel ENAC, preprečiti letalskemu prevozniku opravljanje dodatnih prevozov, ta pravila neupravičeno omejevalna in v nasprotju z Uredbo.

(53) V tem pogledu si Komisija čestita, da je Republika Italija v svojem pismu z dne 15. novembra 2006 potrdila, da bo njena vlada občasno izvajala ponovno ovrednotenje stanja na letni osnovi in analizirala morebitne vloge letalskih prevoznikov, ki bi bili pripravljeni opravljati prevoze na letalskih progah v okviru OJS ([2]). Seznanjena je s tem, da je Republika Italija potrdila, da „nič ne prepoveduje državi članici, da bi preverila (vključno z obdobjem uporabe OJS) ustreznost in potrebo po OJS in se lotila njihove spremembe in/preklica, razen če se pozneje prizna njihova korist ali njihova dopustna narava“ ([3]).

([1]) Sodba TAR Lazia številka 2436 z dne 17. marca 2005.

([2]) Pismo Republike Italije z dne 15. novembra 2006, str. 2.

([3]) Pismo Republike Italije z dne 15. novembra 2006, str. 11.

3.5 *Skupina letalskih prog Alghero–Rim in Alghero–Milano na eni strani ter Olbia–Rim in Olbia–Milano na drugi*

(54) Republika Italija opravičuje razvrščaje prog Alghero–Rim in Alghero–Milano na eni strani ter Olbia–Rim in Olbia–-Milano na drugi z njihovim dopolnjevanjem in neodvisnostjo, kar zadeva prevoze. Pravzaprav je po mnenju italijanskih organov za te proge 2/3 leta značilen objektivno zmanjšan promet zaradi zelo velikih sezonskih nihanj v prometu. Ker na teh progah ni predvideno nobeno finančno nadomestilo, bi morala biti vlada odgovorna za zagotovitev, da prevozniki stalno opravljajo storitev glede na to, da ta z ekonomskega vidika ni zanimiva. Na ta način bi lahko ustvarila „pozitivne učinke medsebojne odvisnosti prevozov“, ki „pozimi omogočajo menjavanje prog zrakoplovov zaradi nezadostnega povpraševanja“, medtem ko „napoved skupnih prog pripomore k temu, da pritegne letalske prevoznike, ki so pripravljeni opravljati prevoze na teh progah“. Sicer pa bi se po mnenju Republike Italije ponudba, ki se zahteva za poletno obdobje, lahko bolj dosledno upoštevala pri skupnem izvajanju prevozov na skupini letalskih prog. Republika Italija nazadnje navaja, da sama Uredba predvideva možnost izravnave nihanj v povpraševanju z združevanjem v ustrezno skupino prog, na primer v enem tednu. To združevanje bi torej omogočalo obvladovanje stroškov in optimizacijo zmogljivosti, pri čemer bi pobliže zadovoljilo potrebe povpraševanja. Tako to združevanje ne bi pomenilo omejevanja na trgu, temveč bi lahko nasprotno pritegnilo še več letalskih prevoznikov.

(55) Komisija ocenjuje, da skupina prog ni v skladu s členom 4(1)(a), (b) in (c) Uredbe. Pravzaprav merila za upravičenost in ustreznost OJS, predvidena v teh določbah, vsakič izrecno omenjajo „progo“, ne da bi kadar koli predvidela kakršno koli skupino prog. Zato je treba sklepati, da je potrebno vsako od teh meril oceniti posebej glede na vsako posamezno progo.

(56) Poleg tega je ta razlaga v skladu z zahtevami načela sorazmernosti. Taka skupina letalskih prog bi pravzaprav omogočila državam članicam uvedbo OJS na letalskih progah, kjer te niso potrebne za to, da bi zagotovile izvajanje ustrezne storitve. Tako se možnost združevanja letalskih prog pojavi le v členu 4(1)(d), kjer je navedeno, da se pravica do opravljanja teh storitev podeli po objavi javnega razpisa „bodisi za eno samo progo bodisi za skupino prog“. Ta navedba, ki je jasno izražena v členu 4(1)(d), nasprotno izključuje, da bi se taka skupina lahko uporabljala v okviru uporabe člena 4(1)(a), (b) in (c). To pa zato, ker tržišče ni dopuščalo, da bi letalski prevoznik začel ali bi v kratkem začel opravljati redne zračne prevoze na letalski progi skladno z OJS, ki so bile uvedene na tej progi, kjer lahko država članica omeji dostop na enega samega prevoznika za obdobje največ treh let in predvidi javni razpis, ki se lahko razširi na skupino letalskih prog. Skratka, skupino več letalskih prog je mogoče imeti kot odgovor na jasno prekinitev na tržišču ter obliko neposrednega nadomestila, ki je, tako kot posredna nadomestila, sprejemljiva le v okviru člena 4(1)(d). V nobenem primeru pa cilj skupine v režimu OJS, skladno s členom 4(1)(a), ne more biti donosnost dveh ločenih letalskih prog, da bi pospeševali prevoze enega ali več letalskih prevoznikov.

(57) Razen tega se razlage, ki so jih dali italijanski organi, ne opirajo na nobene tehnične ali ekonomske številčne podatke, ki bi podkrepili njihove analize.

Pravzaprav jim je mogoče oporekati naslednje elemente:

— Zahtevane zmogljivosti in pogostosti letov morajo upoštevati potrebe na vsaki letalski progi in ne le tako, da bi jih bilo mogoče učinkoviteje doseči zgolj s združevanjem teh prog.

— Obveznosti, kar zadeva pogostost letov v zvezi s tem združevanjem, se izkažejo za tako pomembne, da dejansko odvrnejo veliko število morebitnih letalskih prevoznikov, ki bi želeli izpolnjevati OJS in vzdrževati prometne povezave *s* Sardinijo, ki pa so zaradi odsotnosti operativne infrastrukture v enem od obeh mest v resnici brez kakršne koli možnosti, da bi zagotovili to storitev. Posledica tega je, da je učinek tega združevanja prej zaprtje trga.

— Glede na to je jasno, da so OJS, ki so bile tako združene, omogočile le majhnemu številu že delujočih letalskih prevoznikov, da so se ustrezno odzvali. Na ta način je uvedba OJS odvrnila letalske družbe, ki so opravljale prevoze ali so jih nameravale opravljati na progah od Rima in Milana, natanko v smeri vsakega od obeh zadevnih letališč, to je Olbie in Alghera. Tako ti letalski prevozniki, četudi so to želeli, niso mogli vložiti svoje kandidature za predrago izvajanje svojih prevozov. Taka združevanja so torej že po svoji naravi odvrnila druge morebitne letalske prevoznike.

Ti omejevalni učinki so še pomembnejši ob upoštevanju velikosti zadevnih trgov (skupno število potnikov leta 2005 – številke Republike Italije):

— Olbia–Rim in Olbia–Milano: 731 349 (390 186 poleti in 341 163 pozimi);

— Alghero–Rim in Alghero–Milano: 502 820 potnikov (184 273 poleti in 318 547 pozimi).

V teh razmerah ni verjetno, da bi bile proge med obema največjima mestoma Italije in letališči v Olbii in Algheru na Sardiniji tako malo privlačne, da bi jih bilo treba združiti, da bi to postale.

(58) Zato Komisija meni, da združevanje nekaterih letalskih prog ni v skladu z Uredbo in je neupravičeno omejevalno.

3.6 *Znižane prevoznine za osebe rojene na Sardiniji, ki ne prebivajo tam*

(59) Odloka št. 35 in 36 zahtevata, da letalski prevozniki uporabljajo znižane prevoznine za osebe rojene na Sardiniji, ki ne prebivajo tam. Po ocenah Republike Italije bi uporaba teh določb vplivala na največ 220 000 oseb, v resnici pa na število, ki je bližje 110 000, če računamo, da bi 50 % od njih potovalo enkrat letno.

(60) V praksi pa tak ukrep daje prednost predvsem evropskim državljanom italijanske narodnosti pred državljani drugih narodnosti. Zato ga je mogoče na prvi pogled imeti za diskriminatornega zaradi narodne pripadnosti in s tem v nasprotju s Pogodbo. Tak ukrep v okviru režima OJS bi lahko bil sprejemljiv le v taki meri, da bi razlika v obravnavi temeljila na objektivnih razlogih, ki niso odvisni od narodne pripadnosti zadevnih oseb in so v skladu s ciljem, ki ga zakonito uveljavlja nacionalna zakonodaja.

(61) Vendar Republika Italija pojasnjuje, da je ukrep potreben predvsem zato, da bi izseljencem iz Sardinije omogočil, da ostanejo povezani s svojo prvotno kulturno skupnostjo [1]. Vendar pa, četudi bi tak cilj utegnil veljati za upravičenega glede na javni interes v skladu s členom 4(1)(b)(i) Uredbe, je ukrep očitno nesorazmeren. Prvič, ta ukrep velja za vse osebe, rojene na Sardiniji, ki ne prebivajo tam, ne da bi bilo potrebno dokazati povezavo, ki bi še utegnila obstajati, na primer v obliki družinskih vezi, med zadevno osebo in njenim domačim okoljem. Drugič se ta ukrep uporablja neodvisno od finančnih sredstev vsakega izseljenca. Tretjič, v nasprotju s prebivalci Sardinije, ki morajo potovati proti celini sorazmerno pogosto, da bi bili deležni nekaterih osnovnih storitev (izobraževanje, zdravstvo) in opravljali gospodarske dejavnosti, ki so potrebne za razvoj Sardinije, pa izseljenci le občasno potujejo na Sardinijo (po navedbah italijanskih organov največ 50 % oseb, ki so morda zainteresirane za eno potovanje na leto). Posledica tega je, da je celoten strošek teh občasnih potovanj sorazmerno nižji v primerjavi s stroški, ki jih imajo prebivalci Sardinije in bi ga v veliki večini primerov izseljenci zlahka pokrili, ne da bi bilo treba predvideti zniževanje cene, določeno v odlokih št. 35 in 36. Nazadnje pa, če nekateri izseljenci ne bi imeli dovolj sredstev, da bi plačali en polet na Sardinijo letno, bi bilo primernejše in manj omejevalno ponuditi pomoč tem izseljencem.

(62) V teh okoliščinah Komisija meni, da je ta določba nesorazmerna in da ni v skladu z Uredbo.

3.7. *Uporaba za celoten sistem letališč*

(63) Odloka št. 35 in 36 predpisujeta, da uvedba OJS proti Rimu in Milanu vključuje vse ustrezne letališke sisteme, naštete v Prilogi II k Uredbi, in sicer:

— letališči Fiumicino in Ciampino za Rim

— letališča Linate, Malpensa in Bergamo za Milano.

(64) Opozoriti je treba, da so OJS iz leta 2000 zajele letališči „Rim (Fiumicino) in Milano“. V okviru uvedbe letališkega sistema v Milanu v skladu s členom 8 in Prilogo II k Uredbi, je Italija uradno razširila uporabo OJS na celoten zadevni letališki sistem.

[1] Pismo Republike Italije z dne 6. oktobra 2006, str. 72–74.

(65) Republika Italija je utemeljila svojo izbiro s tehničnimi razlogi, ki so jo pripeljali do tega, da je samodejno prevzela vsak letališki sistem v celoti. Vendar pa je potrdila, da je bil glavni interes OJS usmerjen na letališči Rim–Fiumicino in Milano–Linate, katerima dajejo uporabniki OJS prednost zaradi njune bližine s središčem mesta zadevnega območja (aglomeracije), kar je opravičilo dejstvo, da je v OJS predvideno, da „bi ob upoštevanju razpoložljivosti časovnih intervalov (slotov) najmanj 50 % predvidenih prog med letališči na Sardiniji ter Rimom in Milanom moralo biti zagotovljenih z odhodom iz in prihodom na Fiumicino in Linate“ ([1]).

(66) Republika Italija je soglašala, da je bilo „objektivno dokazano, da letališči Fiumicino za Rim in Linate za Milano pomenita najprimernejšo destinacijo, ki je najbolje oskrbovana in najprivlačnejša za uporabnike, ker sta ti dve letališči najbližji in najbolje povezani s središči obeh mest“. Tako je pojasnila, da se ji je zdelo za to, „da bi zagotovila boljšo storitev in predvsem zadovoljila potrebe uporabnikov, primerno, da se izogne temu, da bi letalski prevozniki, ki bi sprejeli OJS, lahko v celoti zapustili ta letališča v korist drugih (manj primernih in zanimivih za uporabnike), ki so del istega letališkega sistema“ ([2]).

(67) Sicer se zdi, da se pravzaprav poleti v zimskem času opravljajo le na letališčih Fiumicino in Linate.

(68) V tem primeru Komisija dvomi o potrebnosti tovrstnega ukrepa, za katerega meni, da je nesorazmeren glede na postavljene cilje, ki so zagotoviti mobilnosti proti celini in ozemeljsko povezanost. Neposredna posledica tega ukrepa je pravzaprav odvrnitev priložnostnih letalskih prevoznikov, ne da bi vplivali na načelo OJS, in prispevek k dokončnemu zaprtju tržišča za nove letalske prevoznike na najbolj konkurenčnih letalskih progah, zlasti poleti.

(69) Republika Italija je kljub vsemu priznala, da je letalsko vozlišče v Malpensi imelo odločilno vlogo za mednarodne letalske povezave, medtem ko sta letališči v Ciampinu in Bergamu, kot notranji vozlišči za nizkocenovne prevoznike, omogočili odgovor na načelo Skupnosti o gospodarski in socialni koheziji ter uresničevanje cilja ozemeljske povezanosti za otoka, kakršen je Sardinija, z vsemi regijami Evrope. Posledica tega je bila, da je Republika Italija sprejela obvezo, da bo spremenila odlok št. 35 zato, da se OJS ne bi uporabile na letališčih v Malpensi, Bergamu in Ciampinu ([3]).

(70) Komisija meni, da ta obveza učinkovito odgovori na dvome, ki se lahko pojavijo, in da bi taka sprememba odloka omogočila pomembno zmanjšanje vpliva neupravičenih omejitev, ki so jih uvedle OJS, pri čemer se odziva na potrebe po mobilnosti Sardinije, ne da bi zadevnim tržiščem prinesla nesorazmerne omejitve.

(71) Glede na to obvezo Republike Italije Komisija ne namerava nadaljevati svoje analize nesorazmernega značaja uporabe na vseh letaliških sistemih v Milanu in Rimu, pri čemer si zadrži možnost, da po potrebi ponovno prouči ta vidik v zvezi s sedanjimi in prihodnjimi OJS.

IV. **SKLEPI**

(72) Na podlagi informacij, ki jih je zagotovila Republika Italija, Komisija ne dvomi o načelu uporabe OJS na letalskih progah med Sardinijo in italijansko celino, ki se lahko, kar zadeva pogostosti letov in zmogljivosti ter prevoznine, izkaže za potrebno za zagotavljanje izvajanja ustreznih prevozov na zadevnih progah.

(73) Vendar pa Komisija meni, da so nekateri pogoji, ki sta jih uvedla odloka št. 35 in 36 Republike Italije, neupravičeno omejevalni ali nesorazmerni.

(74) Komisija meni, da OJS, uvedene v skladu s členom 4(1)(a) Uredbe, pomenijo, da lahko vsak letalski prevoznik, ki namerava spoštovati OJS, opravlja prevoze na tej progi ne glede na čas, ko namerava začeti opravljati te storitve. Posledica tega je, da je uvedba roka za predložitev kandidature, ki že vnaprej izključuje vsakega letalskega prevoznika, ki predloži svojo kandidaturo po tem roku, neupravičeno omejevalna in ni v skladu z Uredbo.

(75) Če se zdi utemeljeno določiti neprekinjeno izvajanje prevozov, Komisija meni, da mora upoštevanje načela sorazmernosti pripeljati do tega, da bo trajanje prevozov v razumnih mejah in da v režimu OJS ne bo preseglo enega leta v skladu s členom 4(1)(a).

(76) Komisija meni, da so pristojnosti, dodeljene ENAC-u za usklajevanje dejavnosti letalskih prevoznikov z namenom, da bi se izognili preveliki zmogljivosti, neupravičeno omejevalne in da niso v skladu z Uredbo.

([1]) Točka 1.2 Sporočila z dne 24. marca 2006.
([2]) Pismo Republike Italije z dne 6. oktobra 2006, str. 78.
([3]) Pismo Republike Italije z dne 15. novembra 2006, str. 3.

(77) Komisija ugotavlja, da je združevanje prog Olbia–Rim in Olbia–Milano na eni strani ter Alghero–Rim in Alghero–Milano na drugi neupravičeno omejevalno in da ni v skladu z Uredbo.

(78) Komisija ocenjuje, da uporaba znižanih prevoznin za osebe, rojene na Sardiniji, ki ne tam prebivajo, ni sorazmerna in ni v skladu z Uredbo.

(79) Komisija dvomi o potrebi uvedbe OJS v vse sisteme na letališčih v Rimu in Milanu, za katero meni, da je nesorazmerna glede na postavljene cilje, ki so zagotoviti mobilnost proti celini in ozemeljsko povezanost. Vendar pa glede na obvezo Republike Italije, da bo spremenila odlok št. 35, da ne bi uvajal OJS na letališčih v Bergamu, Malpensi in Ciampinu, Komisija ne nadaljuje s svojo analizo, pri čemer si zadrži možnost, da po potrebi ponovno prouči ta vidik v zvezi s sedanjimi in prihodnjimi OJS –

SPREJELA NASLEDNJO ODLOČBO:

Člen 1

1. Republika Italija lahko še naprej uvaja obveznosti javnih služb („OJS“), naložene z odlokoma št. 35 in 36 Ministrstva za infrastrukturo in promet z dne 29. decembra 2005 (objavljenima v *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* 11. januarja 2006) na skupno 16 progah, ki povezujejo vsa tri letališča na Sardiniji z več nacionalnimi letališči v italijanski prestolnici, ki sta bila objavljena 24. marca 2006 (odlok št. 35) in 21. aprila 2006 (odlok št. 36) v *Uradnem listu Evropske unije* v skladu s členom 4(1)(a) Uredbe (EGS) št. 2408/92 o dostopu letalskih prevoznikov Skupnosti do letalskih prog znotraj Skupnosti, ob upoštevanju naslednjih pogojev:

(a) Letalski prevoznik, ki namerava spoštovati OJS, mora imeti možnost opravljati prevoze na zadevni progi ne glede na čas, ko je objavil svojo namero, da začne opravljati svoje storitve in na to, da je bila ta objava dana v ali po obdobju 30 dni, predvidenem z obema odlokoma.

(b) Letalskim prevoznikom naj ne bo določeno trajanje izvajanja neprekinjenih prevozov v okviru OJS, ki presega eno leto.

(c) Italijanski organi bodo morali znova oceniti potrebo po ohranitvi uvedbe OJS na zadevni letalski progi, kakor tudi raven obveznosti, naloženih vsakemu prevozniku, ko začne novi letalski prevoznik opravljati prevoze ali ko pisno sporoči svojo namero, da bo opravljal prevoze na tej progi, vsekakor pa enkrat letno.

(d) Italijanski organi ne smejo preprečevati letalskim prevoznikom, da opravljajo prevoze na zadevnih letalskih progah izven minimalnih zahtev v zvezi s pogostostjo letov in številom sedežev, predvidenimi z OJS.

(e) Letalski prevozniki niso dolžni ponuditi znižanih prevoznin osebam, rojenim na Sardiniji, ki tam ne prebivajo.

(f) Italijanski organi ne morejo pogojevati pravice o izvajanju prevozov na letalski progi med dvema mestoma z obveznostjo opravljanja prevozov na drugi progi med dvema mestoma.

2. Republika Italija mora pisno obvestiti Komisijo o sprejetih ukrepih za izvajanje te odločbe najpozneje 1. avgusta 2007.

Člen 2

Ta odločba je naslovljena na Republiko Italijo.

V Bruslju, 23. aprila 2007

Za Komisijo

Jacques BARROT

Podpredsednik