II

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och vars offentliggörande inte är obligatoriskt)

BESLUT

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 23 april 2007

om införande av allmän trafikplikt på vissa flyglinjer från och till Sardinien med stöd av artikel 4 i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen

[delgivet med nr K(2007) 1712]

(Endast den italienska texten är giltig)

(2007/332/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen [1], särskilt artikel 4.3, och

av följande skäl:

I. BAKGRUND

(1) Den 27 januari och den 28 februari 2006 översände Italien dekret nr 35 och 36 (nedan kallade ”dekret nr 35 och 36”) av den 29 december 2005 (offentliggjorda i *Gazzetta Ufficiale della Republica Italiana* [Italiens officiella tidning] av den 11 januari 2006), utfärdade av ministeriet för infrastruktur och transport, där det föreskrivs allmän trafikplikt på sammanlagt 16 linjer som förbinder Sardiniens tre flygplatser med flera nationella flygplatser på italienska fastlandet, i samband med vilket kommissionen ombads att i enlighet med artikel 4.1 a i förordning (EEG) nr 2408/92 om EG-lufttrafikföretagens tillträde till flyglinjer inom gemenskapen (nedan kallad ”förordningen”) offentliggöra detta i *Europeiska unionens officiella tidning*.

(2) I sin skrivelse av den 28 februari 2006 förtydligade Republiken Italien

— att dekret nr 36 hade ändrats genom dekret av den 8 februari 2006, när det gäller turtäthet, tidtabell och kapacitet på linjen Cagliari–Turin,

— att man vidare begärde ett offentliggörande i *Europeiska unionens officiella tidning*, C-serien, av ett meddelande om att om inget lufttrafikföretag inom 30 dagar från dagen för offentliggörandet av införandet av allmän trafikplikt har erbjudit sig att etablera reguljär lufttrafik på samtliga de linjer som avses i dekret nr 36, kan Italien, i enlighet med gällande allmänna trafikplikt och utan beviljande av ekonomisk ersättning samt inom ramen för det förfarande som föreskrivs i artikel 4.1 d i förordning (EEG) nr 2408/92, begränsa tillträdet till var och en av dessa linjer till ett enda lufttrafikföretag samt, via offentligt anbudsförfarande, erbjuda rättigheten att utöva lufttrafik enligt bestämmelserna i samma förordning.

(3) Den 24 mars 2006 offentliggjorde kommissionen ett meddelande i *Europeiska unionens officiella tidning* om allmän trafikplikt enligt dekret nr 35 [2] på följande sex linjer:

— Alghero–Rom och Rom–Alghero.

— Alghero–Milano och Milano–Alghero.

— Cagliari–Rom och Rom–Cagliari.

[1] EGT L 240, 24.8.1992, s. 8. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1791/2006 (EUT L 363, 20.12.2006, s. 1).

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

— Cagliari–Milano och Milano–Cagliari.

— Olbia–Rom och Rom–Olbia.

— Olbia–Milano och Milano–Olbia.

(4) Den 21 april 2006 offentliggjorde kommissionen ett meddelande i *Europeiska unionens officiella tidning* om allmän trafikplikt enligt dekret nr 36 [1] på följande tio linjer:

— Alghero–Bologna och Bologna–Alghero.

— Alghero–Turin och Turin–Alghero.

— Cagliari–Bologna och Bologna–Cagliari.

— Cagliari–Florens och Florens–Cagliari.

— Cagliari–Turin och Turin–Cagliari.

— Cagliari–Verona och Verona–Cagliari.

— Cagliari–Neapel och Neapel–Cagliari.

— Cagliari–Palermo och Palermo–Cagliari.

— Olbia–Bologna och Bologna–Olbia.

— Olbia–Verona och Verona–Olbia.

(5) Den 22 april 2006 offentliggjorde kommissionen ett meddelande i *Europeiska unionens officiella tidning* [2] om att Italien inlett ett anbudsförfarande inom ramen för allmän trafikplikt enligt dekret nr 36. Här meddelas att Italien avser att, för var och en av de tio linjer som berörs av dekretet, tillämpa förfarandet i artikel 4.1 d i förordningen i den händelse inget lufttrafikföretag erbjuder sig att utöva lufttrafik enligt den allmänna trafikplikt som gäller för dessa flyglinjer.

(6) Den allmänna trafikplikt som offentliggjordes den 24 mars och den 21 april 2006 ser huvudsakligen ut som följer:

— De två linjerna Alghero–Rom och Alghero–Milano (tillsammans) samt de två linjerna Olbia–Rom och Olbia–Milano (tillsammans) utgör ett enda paket, som i sin helhet måste godtas av de berörda trafikföretagen utan någon som helst ersättning. Linjerna Cagliari–Rom och Cagliari–Milano skall däremot godtas var för sig i sin helhet av de berörda trafikföretagen utan någon som helst ersättning.

— Var och en av de tio linjer som offentliggjordes i meddelandet av den 21 april 2006 och den allmänna trafikplikten på dessa linjer måste godtas var för sig, och i sin helhet, av det berörda lufttrafikföretaget.

— Det lufttrafikföretag som godtar dessa villkor måste betjäna dessa linjer under 36 på varandra följande månader och avtalen kan avbrytas endast efter minst sex månaders uppsägning till l'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile (l'ENAC) och den autonoma regionen Sardinien.

— Varje enskilt lufttrafikföretag (eller ledande lufttrafikföretag) som godtar att uppfylla den allmänna trafikplikten skall ställa en säkerhet för att garantera att trafiken bedrivs korrekt och utan avbrott; säkerheten skall uppgå till minst 5 % av den totala omsättningen, enligt luftfartsmyndigheten ENAC:s beräkningar, när det gäller den planerade trafiken på samtliga linjer i flygpaketet. Säkerheten skall utfärdas till förmån för ENAC, som skall använda den för att garantera fullgörandet av den allmänna trafikplikten i händelse av omotiverade indragningar, och den skall utgöras till 50 % av en bankgaranti som skall infrias på anfordran och till 50 % av en försäkringsgaranti.

— För att undvika överkapacitet som kan uppstå till följd av att flera lufttrafikföretag godtagit trafikplikten för samma linje, och med tanke på de berörda flygplatsernas begränsade infrastruktur, har ENAC efter samråd med den autonoma regionen Sardinien fått i uppdrag att i allmänhetens intresse anpassa de berörda lufttrafikföretagens verksamhet så att den står i proportion till mobilitetsmålen. Denna åtgärd bör syfta till en rättvis fördelning av linjer och turtäthet mellan de företag som godtagit trafikplikten, på grundval av den trafikvolym på berörda linjer (eller paket med linjer), som fastställts för varje företag under de två föregående åren.

— Lägsta turtäthet, flygtider och kapacitet för varje linje anges i punkt "2. Den allmänna trafikplikten innebär följande" i meddelandena av den 24 mars 2006 och den 21 april 2006.

— Lägsta kapacitet för luftfartygen anges i punkt "3. Typ av luftfartyg som skall användas på varje linje" i meddelandena av den 24 mars 2006 och den 21 april 2006.

— Prisstrukturen för samtliga berörda linjer anges i punkt "4. Biljettpriser" i meddelandena av den 24 mars 2006 och den 21 april 2006. Enligt punkt 4.8 i båda meddelandena är lufttrafikföretag som bedriver verksamhet på de berörda linjerna enligt lag bundna att tillämpa förmånliga priser (som anges i punkt "4. Biljettpriser") åtminstone för personer som är födda på Sardinien, även om de inte är bofasta där.

[1] EUT C 93, 21.4.2006, s. 13.
[2] EUT C 95, 22.4.2006, s. 9–27 och s. 30.

— Enligt dekret nr 35, som översändes till kommissionen den 29 december 2005 och offentliggjordes i *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* den 11 januari 2006, skulle allmän trafikplikt tillämpas på de berörda linjerna mellan den 31 mars 2006 och den 30 mars 2009. Den 28 februari 2006 informerade de italienska myndigheterna kommissionen om att ett dekret antagits den 23 februari 2006 (skrivelse från Italiens ständiga representation med protokollnummer 2321) genom vilket dessa datum ändras till den 2 maj 2006 och den 1 maj 2009. Dessa datum offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* den 24 mars 2006.

— Enligt dekret nr 36 som översändes till kommissionen den 29 december 2005 och offentliggjordes i *Gazzetta Ufficiale della Republica Italiana* den 11 januari 2006 och i *Europeiska unionens officiella* tidning den 21 april 2006, skall start- och slutdatumen för införandet av allmän trafikplikt på de berörda linjerna fastställas vid ett senare tillfälle. Den information som offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* innehöll därför inte några definitiva start- och slutdatum för införandet.

— De trafikföretag som avser att godta den allmänna trafikplikten måste inom 30 dagar från meddelandets offentliggörande i *Europeiska unionens officiella tidning* lägga fram ett formellt godtagande inför den behöriga italienska myndigheten.

(7) Innan Italien införde allmän trafikplikt enligt detta beslut hade den, genom dekret av den 1 augusti och den 21 december 2000, infört allmän trafikplikt på sex förbindelser mellan Sardiniens, Roms och Milanos flygplatser. Detta offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* av den 7 oktober 2000 ([1]). I enlighet med artikel 4.1 d i förordningen genomfördes ett anbudsförfarande för de berörda linjerna. Syftet var att välja ut de trafikföretag som skulle få tillstånd att ensamma och mot ekonomisk ersättning bedriva lufttrafik på linjerna ([2]).

(8) Följande lufttrafikföretag fick då tillstånd att bedriva lufttrafik i enlighet med den allmänna trafikplikten:

— Alitalia: Cagliari–Rom.

— Air One: Cagliari–Milano, Alghero–Milano och Alghero–Rom.

— Meridiana: Olbia–Rom och Olbia–Milano.

(9) Detta system har ersatts med den allmänna trafikplikt som införs genom Italiens dekret av den 8 november 2004, offentliggjort i *Europeiska unionens officiella tidning* den 10 december 2004 ([3]). Efter ett beslut i Lazios regiondomstol av den 17 mars 2005 genom vilket dekretet av den 8 november 2004 delvis upphävdes informerade de italienska myndigheterna kommissionen om att de hade hävt den allmänna trafikplikten. Ett meddelande rörande detta offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* av den 1 juli 2005 ([4]). Den 6 december 2005 informerade de italienska myndigheterna kommissionen om att dekretet av den 8 november 2004 hade upphävts från och med den 15 november 2004.

II. FÖRFARANDE

(10) Den 9 mars 2006 skickade kommissionen en skrivelse till Italien (registrerad med nr 204756) där den uttryckte sin oro över den allmänna trafikplikt som införts genom dekret nr 35 och 36. Den begärde mer utförlig information om skälen till att och på vilket sätt den införts. Italien svarade i en första skrivelse åtföljd av ett utkast till svar av den 22 mars 2006, sedan genom skrivelse av den 4 april 2006.

(11) Den 27 april 2006 vände sig kommissionen till ENAC för att, före införandet av den nya allmänna trafikplikten, begära förtydliganden och förhöra sig om hur den nuvarande allmänna trafikplikten fungerade.

(12) ENAC svarade genom skrivelse av den 9 maj och bekräftade att det system som varit tillämpligt i fråga om den allmänna trafikplikten på linjerna mellan Sardinien och städerna Rom och Milano fram till den 2 maj 2006 var samma system som gällde år 2000 och fortfarande var i kraft när 2004 års dekret, som avsåg ändring av den allmänna trafikplikten, upphävdes. Det nya systemet enligt dekret nr 35 har varit i kraft sedan den 2 maj 2006. I svaret förklarades också att den allmänna trafikplikten omfattade hela Milanos flygplatssystem, såsom föreskrivs i offentliggörandet av år 2000.

(13) Den 4 augusti 2006 svarade Italien på nytt på kommissionens skrivelse av den 9 mars, med vissa kompletterande uppgifter som dock inte utgjorde någon betydande ny information.

(14) Den 1 augusti 2006 beslutade kommissionen på eget initiativ att inleda en undersökning, i enlighet med artikel 4.3 i förordningen ([5]). Beslutet meddelades Italien den 1 augusti 2006 (dokumentnummer C(2006) 3516). I samma beslut bad kommissionen de italienska myndigheterna att lämna svar på flera punkter och de fick en månad på sig att inkomma med svaret.

(15) De italienska myndigheterna svarade med en skrivelse av den 31 augusti 2006. Svaret täckte en väsentlig del av de frågor som ställts.

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

(16) Kommissionen vände sig trots detta till Italiens ständiga representation den 2 oktober 2006, för att få kompletterande information.

(17) Den 6 oktober 2006 skickade Italien ett långt svar med många fakta med avseende på kommissionens kompletterande frågor.

(18) Den 17 oktober 2006 skedde ett möte mellan kommissionen (enhet TREN.F.1) och de italienska myndigheterna (transportministeriet, ständiga representationen, Sardiniens regionala regering och ENAC).

(19) Svaret bekräftar att nedanstående linjer redan trafikerades enligt den allmänna trafikplikt som införts med stöd av artikel 4.1 a i förordningen:

— Olbia–Rom: Meridiana.

— Olbia–Milano: Meridiana.

— Alghero–Rom: Air One.

— Alghero–Milano: Air One.

— Cagliari–Rom: Air One och Meridiana.

— Cagliari–Milano: Air One och Meridiana.

— Cagliari–Bologna: Meridiana.

— Cagliari–Turin: Meridiana.

— Cagliari–Verona: Meridiana.

— Olbia–Bologna: Meridiana.

För de återstående sex linjerna var det emellertid inget lufttrafikföretag som hade godtagit att driva verksamhet enligt det system som föreskrivs i artikel 4.1 i förordningen. Italien planerar därför att inleda ett anbudsförfarande i enlighet med artikel 4.1 d. Följande lufttrafikföretag har valts ut att delta:

— Olbia–Verona: Meridiana.

— Alghero–Bologna: Air One.

— Alghero–Turin: Air One.

— Cagliari–Florens: Air One och Meridiana.

— Cagliari–Neapel: Air One och Meridiana.

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

([1]) Se Italiens svar av den 6 oktober och den 15 november 2006, samt ENAC:s pressmeddelande av den 23 maj 2006.

Italien har emellertid förklarat att landet ännu inte har gjort någon tilldelning beträffande dessa flyglinjer, med tanke på kommissionens utredning.

III. **BEDÖMNING**

1. **Regelverk**

(20) Reglerna för den allmänna trafikplikten fastställs i förordningen, där villkoren för tillämpningen av principen om friheten att tillhandahålla tjänster definieras för luftfartssektorn.

(21) Den allmänna trafikplikten definieras som ett undantag från förordningens princip som säger att ”om inte annat följer av denna förordning skall de berörda medlemsstaterna tillåta EG-flygtrafikföretag att utöva trafikrättigheter på flyglinjer inom gemenskapen” ([2]).

(22) Villkoren för införandet av allmän trafikplikt fastställs i artikel 4. Den allmänna trafikplikten måste ges en strikt tolkning med hänsyn till principerna om icke-diskriminering och proportionalitet. Den måste på ett tillfredsställande sätt motiveras på grundval av de kriterier som nämns i samma artikel.

(23) Enligt reglerna för den allmänna trafikplikten gäller följande: En medlemsstat får inom sitt territorium införa allmän trafikplikt ”med avseende på regelbunden lufttrafik till ett ytterområde eller ett utvecklingsområde eller på en flyglinje med låg trafikintensitet till en regional flygplats, om flyglinjen anses väsentlig för den ekonomiska utvecklingen i den region där flygplatsen är belägen. Detta får göras i den utsträckning som är nödvändig för att på denna flyglinje säkerställa ett adekvat utbud av regelbunden lufttrafik som uppfyller fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet, kapacitet och prissättning, normer som lufttrafikföretagen inte skulle uppfylla om de enbart tog hänsyn till sina kommersiella intressen” ([3]).

(24) Frågan om vilket utbud av regelbunden lufttrafik som är adekvat skall bedömas av medlemsstaterna med beaktande av bland annat ”allmänhetens intresse, möjligheten att anlita andra transportmedel och dessas ändamålsenlighet när det gäller att tillgodose de aktuella transportbehoven samt det samlade resultatet av insatserna från alla lufttrafikföretag som utövar eller avser att utöva lufttrafik på förbindelsen” ([4]).

([2]) Förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992, artikel 3.1.
([3]) Förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992, artikel 4.1 a.
([4]) Förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992, artikel 4.1 b.

(25) I artikel 4 fastställs ett förfarande i två steg: Enligt artikel 4.1 a får den berörda medlemsstaten i ett första steg införa allmän trafikplikt på en eller flera flyglinjer som är öppna för alla EG-lufttrafikföretag under förutsättning att de uppfyller kraven. Om inget lufttrafikföretag anmäler sig för att utöva regelbunden lufttrafik på den flyglinje för vilken den allmänna trafikplikten gäller, får medlemsstaten enligt artikel 4.1 d i ett andra steg begränsa tillträdet till flyglinjen till endast ett lufttrafikföretag för en förnybar period på högst tre år. Lufttrafikföretaget måste väljas ut inom ramen för ett EU-täckande anbudsförfarande. Det valda företaget kan sedan få ekonomisk ersättning för att det uppfyller den allmänna trafikplikten på förbindelsen.

(26) På begäran av en medlemsstat, eller på eget initiativ, har kommissionen enligt artikel 4.3 behörighet att efter en undersökning bestämma om den allmänna trafikplikten skall fortsätta att gälla. Kommissionen måste underrätta rådet och medlemsstaterna om sitt beslut.

2. **Flyglinjernas stödberättigande**

(27) Italien har motiverat införandet av allmän trafikplikt med utvecklingsbehovet på Sardinien som måste kompensera för de nackdelar som är knutna till dess ökaraktär.

(28) Sardiniens autonoma regering har också åtagit sig att främja mobilitet för invånarna. Förbindelserna mellan Sardinien och italienska fastlandet är ojämna beroende på årstid, trots att mobilitetsprincipen borde garantera tillräcklig och kontinuerlig tillgång för Sardinens invånare hela året. Italien betonar vidare de stora avstånden i kilometer och i restid mellan de olika flygplatserna på Sardinien, en region med bristande infrastruktur. Det är på grundval av detta som man motiverar behovet att låta de tre flygplatserna på Sardinien omfattas av allmän trafikplikt.

(29) Kommissionen anser att Sardinien kan betraktas som ytterområde på grund av sin ökaraktär och avsaknaden av verkliga möjligheter till alternativa transporter.

(30) Att utvecklingen på Sardinien släpar efter jämfört med andra italienska regioner är dokumenterat. Sardiniens isolering, de låga befolkningstalen tillsammans med en kraftig utvandring förklarar öns ekonomiska eftersläpning, som går att jämföra med den ekonomiska situationen i regionerna i Syditalien.

(31) Med utgångspunkt i sin analys av tillgängliga uppgifter kan kommissionen inte göra bedömningen att de berörda flyglinjerna inte skulle vara väsentliga på det sätt som framhållits av de italienska myndigheterna.

3. **Lämplighet**

3.1 *Allmänna överväganden*

(32) Enligt artikel 4.1 a i förordningen får medlemsstaterna införa allmän trafikplikt endast ”i den utsträckning som är nödvändig för att på denna flyglinje säkerställa ett adekvat utbud av regelbunden lufttrafik som uppfyller fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet, kapacitet och prissättning, normer som lufttrafikföretagen inte skulle uppfylla om de enbart tog hänsyn till sina kommersiella intressen”.

(33) Frågan om vilket utbud av regelbunden lufttrafik som är adekvat bedöms av medlemsstaterna enligt de kriterier som anges i artikel 4.1 b i förordningen:

— Allmänhetens intresse.

— Möjligheten, särskilt för regioner som består av öar, att anlita andra transportmedel samt dessas ändamålsenlighet när det gäller att tillgodose de aktuella transportbehoven.

— De biljettpriser och villkor som kan erbjudas kunderna.

— Det samlade resultatet av insatserna från alla lufttrafikföretag som utövar eller avser att utöva lufttrafik på förbindelsen.

(34) Vidare måste trafikplikten uppfylla de grundläggande principerna om icke-diskriminering och proportionalitet (se exempelvis domstolens dom av den 20 februari 2001 i mål C-205/99, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares [Analir] m.fl. mot Administración General del Estado, REG 2001, s. I-01271].

(35) I det fall som avses här anser kommissionen, på grundval av de uppgifter som lämnats av de italienska myndigheterna, att införandet av allmän trafikplikt i fråga om turtäthet och kapacitet, samt biljettpriser, kan visa sig vara nödvändigt om det skall gå att erbjuda lämplig trafik på de aktuella förbindelserna.

(36) Kommissionen anser emellertid att vissa villkor som införs genom dekret nr 35 och 36 är orättmätigt restriktiva eller oproportionella.

3.2 *Kravet att godta erbjudandet om allmän trafikplikt inom 30 dagar*

(37) I punkt 8 i föreskrifterna om allmän trafikplikt enligt dekret nr 35 och 36 anges följande: ”De trafikföretag som har för avsikt att godta den allmänna trafikplikt som omfattas av föreliggande bilaga skall, inom 30 dagar från offentliggörandet i *Europeiska unionens officiella tidning* av kommissionens meddelande om införande av sådan trafikplikt, lägga fram ett formellt godtagande för ENAC.” Detta krav visade sig i praktiken ha lett till uteslutning av ett lufttrafikföretag som inkommit med sitt godtagande en dag ”för sent”. Ett lufttrafikföretag som inte inkommer med sitt godtagande av samtliga villkor för allmän trafikplikt inom denna tidsfrist riskerar alltså uteslutning för hela perioden.

(38) Kommissionen anser att det inte finns någon rättslig grund för detta villkor enligt artikel 4.1 a i förordningen, och att det därför är orättmätigt restriktivt. Artikel 4.1 a i förordningen tillåter inte medlemsstaterna att begränsa antalet lufttrafikföretag med tillträde till flyglinjen – de kan endast införa allmän trafikplikt för alla lufttrafikföretag som redan utövar eller står i begrepp att utöva lufttrafik på dessa linjer. En begränsning av antalet lufttrafikföretag enligt ovan är endast möjlig med stöd av artikel 4. 1 d.

(39) Alla lufttrafikföretag som har för avsikt att iaktta den allmänna trafikplikt som införts enligt artikel 4.1 a i förordningen bör därför kunna trafikera denna flyglinje, oberoende av den tidpunkt de valt för att inleda sin verksamhet. Om det vid ett i förväg fastställt datum fortfarande inte är något lufttrafikföretag som inlett regelbunden lufttrafik på en flyglinje för vilken det införts allmän trafikplikt med stöd av artikel 4.1 a, får en medlemsstat begränsa tillträdet till denna flyglinje i enlighet med artikel 4.1 d. Om ett eller flera lufttrafikföretag däremot har inlett lufttrafik på flyglinjen inom utsatt tidsfrist, får medlemsstaten inte utesluta andra lufttrafikföretag som efter tidsfristens utgång delger sin avsikt att trafikera linjen. Vid nya lufttrafikföretags tillträde kan det dock krävas justeringar av den allmänna trafikplikt som gäller för varje lufttrafikföretag (se avsnitt 3.4 nedan).

3.3 *Skyldighet att trafikera flyglinjen under tre år*

(40) I punkt 5 i föreskrifterna för allmän trafikplikt enligt dekret 35 och 36 anges följande: ”Enligt artikel 4.1 c i förordning (EEG) nr 2408/92 skall lufttrafikföretag som godtar den allmänna trafikplikten säkerställa trafik under en period om minst 36 månader utan avbrott, och får inte avbryta sådan trafik utan att ha underrättat ENAC och den autonoma regionen Sardinien sex månader i förväg.”

(41) Kravet på att säkerställa trafik under en minimiperiod är i det här fallet förenligt med artikel 4.1 c, där det föreskrivs följande: ”I de fall då ingen annan transportform kan säkerställa en adekvat och oavbruten förbindelse får de berörda medlemsstaterna även låta den allmänna trafikplikten omfatta ett krav på att alla flygtrafikföretag som avser att utöva lufttrafik på flyglinjen garanterar att de kommer att göra detta under en viss period som skall fastställas i enlighet med de andra villkoren för allmän trafikplikt.” Med tanke på Sardiniens ökaraktär och avstånd till kontinenten anser kommissionen att andra transportmedel inte kan säkerställa en adekvat alternativ förbindelse.

(42) Kommissionen anser dock att den minimiperiod på tre år som föreskrivs i dekret nr 35 och 36 är överdriven och oproportionell.

(43) Kommissionen kan förstå behovet av att säkerställa kontinuitet och att det därför är viktigt att lufttrafikföretagen åtar sig att bedriva verksamhet under en viss period. Såsom anges ovan tillkommer det dock inte de myndigheter som ansvarar för genomförandet av den allmänna trafikplikten att hindra potentiella kandidater från att delta. Allmän trafikplikt som inte omfattar exklusiv koncession eller ersättning kan under inga omständigheter leda till att marknaden definitivt eller långsiktigt hindras från att utsättas för konkurrens.

(44) Det kan vara berättigat att vissa flyglinjer där trafiken är starkt säsongsbetonad omfattas av skyldighet att bedriva verksamhet under vissa perioder. På sådana linjer finns det risk för att lufttrafikföretagen begränsar eller koncentrerar utbudet till de veckor då turtätheten är tillräcklig för att garantera lönsamhet, och lägger ner verksamheten under resten av året. Kommissionen anser dock att iakttagandet av proportionalitetsprincipen under sådana omständigheter bör leda till att den period under vilken regelbunden verksamhet måste garanteras i enlighet med systemet med allmän trafikplikt enligt artikel 4.1 a inte skulle behöva överstiga ett år.

(45) Kommissionen anser dessutom att denna period inte fritar den ansvariga myndigheten från att regelbundet utvärdera om det utbud som garanteras genom den allmänna trafikplikten är adekvat. Såsom anges nedan bör en sådan utvärdering alltid ske när ett nytt lufttrafikföretag inleder eller står i begrepp att inleda trafik på den aktuella förbindelsen.

3.4 *Fördelning av linjer och turer via ENAC*

(46) I punkt 1.6 i dekret nr 35 och 36 föreskrivs följande: ”För att den överkapacitet som till följd av att flera lufttrafikföretag godtagit samma flyglinje kan uppstå med tanke på de berörda flygplatsernas begränsade infrastruktur, har ENAC efter samråd med den autonoma regionen Sardinien fått i uppdrag att i allmänhetens intresse anpassa de berörda lufttrafikföretagens verksamhet så att den är helt förenlig med de mobilitetsmål som föranlett den allmänna trafikplikten.” Denna åtgärd bör leda till rättvis fördelning av flyglinjer och turtäthet mellan de företag som godtagit trafikplikten. Fördelningen skall ske med hänsyn till den trafikvolym på de berörda flyglinjerna (eller paketen med flyglinjer) som fastställts för varje företag under de senaste två åren.

(47) Med stöd av dessa befogenheter kan ENAC medla fram och främja ett avtal mellan flera företag som trafikerar samma linje. I Sardiniens fall har ENAC lett ett rundabordssamtal mellan de lufttrafikföretag som anmält intresse för vissa linjer och tillsammans med dem kommit fram till en fördelning av trafiken.

(48) Italien ställer sig bakom denna möjlighet att ingripa som man menar kan garantera kontinuitet i trafiken, eftersom den allmänna trafikplikten på så sätt inte utsätts för den osäkerhet som uppstår i samband med andra operatörers (som kan vara mindre intresserade av att godta allmän trafikplikt utan någon som helst ersättning) eventuella inträde eller utträde. Den citerar särskilt Lazios regiondomstols dom av den 17 mars 2005, enligt vilken det var ”helt berättigat att dekretet (2004) beskriver en situation där det på alla linjer som omfattas av allmän trafikplikt förekommer flera icke sammanslutna lufttrafikföretag som konkurrerar med varandra. En sådan möjlighet måste dock föreskrivas i tydliga termer och det måste samtidigt finnas ett minimikriterium för fördelning av start- och landningstider i förhållande till antalet (ett, två eller fler än två) lufttrafikföretag som eventuellt har godtagit den allmänna trafikplikten, i syfte att undvika skadlig överkapacitet när det gäller utbudet; tilldelningen av start- och landningstider får naturligtvis inte leda till godtyckligt införande av trafikverksamhet som i praktiken omfattas av exklusivitet, vilket uttryckligen avvisas enligt dekretets normer” ([1]).

(49) Den allmänna trafikplikt som införs med stöd av artikel 4.1 a bör beakta samtliga lufttrafikföretag som bedriver eller står i begrepp att bedriva lufttrafik på den berörda förbindelsen. Detta bekräftas av artikel 4.1 b som anger att ”frågan om vilket utbud av regelbunden lufttrafik som är adekvat skall bedömas av medlemsstaterna med beaktande bland annat av det samlade resultatet av insatserna från alla lufttrafikföretag som utövar eller avser att utöva lufttrafik på förbindelsen”.

(50) Kommissionen anser att denna princip inte bara bör följas vid införandet av allmän trafikplikt utan under hela den tid som åtgärden gäller. Varje gång ett nytt lufttrafikföretag börjar eller står i begrepp att börja trafikera en linje, bör den kapacitet och turtäthet som, enligt den allmänna trafikplikten, gäller för var och en av operatörerna justeras, så att den sammanlagda kapacitet och turtäthet som erbjuds på varje linje inte överstiger vad som är absolut nödvändigt för att erbjuda ett adekvat utbud.

(51) Eftersom det rör sig om allmän trafikplikt som införts enligt artikel 4.1 a i förordningen, är lufttrafikföretagen inte skyldiga att ensamma kunna garantera adekvat turtäthet eller kapacitet. Detta minimiutbud kan tillhandahållas gemensamt av de lufttrafikföretag som trafikerar linjen.

(52) Kommissionen erkänner att det kan visa sig nödvändigt för den ansvariga myndigheten att försäkra sig om att den sammanlagda turtätheten och kapaciteten verkligen tillgodoser behovet enligt införd allmän trafikplikt. Myndigheten får dock inte under några omständigheter begränsa möjligheterna för de berörda lufttrafikföretagen att, när de så önskar, gå längre än den kapacitet eller den turtäthet som krävs enligt införd allmänt trafikplikt, som endast kan utgöra minimikrav. I den mån de regler som antagits av ENAC syftar till att hindra ett lufttrafikföretag från att erbjuda kompletterande trafik, är dessa därför orättmätigt restriktiva och strider mot förordningen.

(53) Kommissionen välkomnar därför Italiens bekräftelse, genom skrivelse av den 15 november 2006, att dess förvaltning regelbundet (varje år) kommer att utvärdera situationen och analysera eventuella ansökningar från lufttrafikföretag som kan tänka sig att trafikera linjerna inom ramen för införd allmän trafikplikt ([2]). Den noterar att Italien har bekräftat att ”inget hindrar att medlemsstaten kontrollerar (även under tillämpningsperioden för allmän trafikplikt) om införd allmän trafikplikt verkligen är adekvat och nödvändig, och därefter eventuellt ändrar eller återkallar den, såvida dess nytta eller berättigande inte kan påvisas på nytt” ([3]).

([1]) Lazios regiondomstols dom nr 2435 av den 17 mars 2005.

([2]) Skrivelse från Italien av den 15 november 2006, s. 2.

([3]) Skrivelse från Italien av den 15 november 2006, s. 11.

3.5 *Gruppering av flyglinjerna Alghero–Rom och Alghero–Milano å ena sidan, och Olbia–Rom och Olbia–Milano å den andra*

(54) Italien motiverar grupperingen av linjerna Alghero–Rom och Alghero–Milano, respektive Olbia–Rom och Olbia–Milano med hänsyn till att de kompletterar varandra och är beroende av varandra i trafikhänseende. Enligt de italienska myndigheterna är trafiken på dessa flyglinjer under två tredjedelar av året väldigt begränsad, på grund av att den är så säsongsbetonad. Eftersom ingen ekonomisk ersättning planeras för dessa linjer, är det förvaltningens uppgift att se till att lufttrafikföretagen erbjuds en hållbar verksamhet, då den är mindre attraktiv ur ekonomiskt synpunkt. Det handlar alltså om att sätta i kraft ”den positiva utveckling som blir en naturlig följd av det ömsesidiga driftsmässiga beroende” som ”möjliggör växling mellan luftfartyg under vintersäsongen, med tanke på den låga efterfrågan”, samtidigt som ”planerna att sammankoppla linjerna bidrar till att locka lufttrafikföretag som är villiga att trafikera dessa linjer.” Enligt Italien kan det utbud som krävs under sommarmånaderna tillgodoses på ett mer balanserat sätt om flera lufttrafikföretag trafikerar en grupp av linjer tillsammans. Italien hävdar slutligen att det t.o.m. i förordningen förskrivs en möjlighet att förena variationerna i efterfrågan, t.ex. inom ramen för en och samma vecka. En sådan gruppering skulle hålla kostnaderna nere och erbjuda optimal kapacitet, samtidigt som efterfrågan tillgodoses på lämpligaste sätt. På så sätt blir gruppering inte marknadsbegränsande utan bör i stället kunna locka fler operatörer.

(55) Kommissionen anser att gruppering av flyglinjer inte är förenlig med artikel 4.1 a–c i förordningen. Enligt de kriterier med avseende på den allmänna trafikpliktens berättigande och lämplighet som föreskrivs i dessa bestämmelser är det hela tiden uttryckligen fråga om ”flyglinjen”, och det föreskrivs aldrig någon gruppering av förbindelser. Slutsatsen blir då att vart och ett av dessa kriterier måste utvärderas separat med hänsyn till varje enskild linje.

(56) Denna tolkning är också förenlig med proportionalitetsprincipen. En gruppering av linjer av detta slag skulle möjliggöra för medlemsstaterna att införa allmän trafikplikt på linjer där detta inte är nödvändigt för att säkerställa ett adekvat utbud. Möjligheten att gruppera linjer förekommer först i artikel 4.1 d, där det anges att rättigheten att utöva lufttrafik på sådana flyglinjer ”skall erbjudas genom offentligt anbudsförfarande, antingen för en flyglinje eller för ett antal flyglinjer”. Att detta uttryckligen anges i artikel 4.1 d innebär att det blir omöjligt att tillämpa en sådan gruppering med stöd av artikel 4.1 a–c. Det är just i de fall då förfarandet inte har lett till att ett lufttrafikföretag har inlett eller står i begrepp att inleda regelbunden lufttrafik på en flyglinje i enlighet med den allmänna trafikplikt som gäller för flyglinjen, som medlemsstaten får begränsa tillträdet till flyglinjen till endast ett lufttrafikföretag för en period på högst tre år. Därefter skall ett anbudsförfarande inledas och detta skall avse antingen en flyglinje eller en grupp flyglinjer. Sammanfattningsvis kan en gruppering av flera linjer betraktas som en reaktion på en tydlig störning av marknaden samt som ett slags indirekt kompensation som, i likhet med direkt kompensation, endast är godtagbar inom ramen för artikel 4.1 d. Det är under inga omständigheter möjligt att inom ramen för allmän trafikplikt enligt artikel 4.1 a tillgripa gruppering för att få två separata flyglinjer att gå med vinst i syfte att främja trafiken för ett eller flera lufttrafikföretag.

(57) I de förklaringar som de italienska myndigheterna ger förekommer inga tekniska eller ekonomiska uppgifter som skulle kunna underbygga analysen.

Följande invändningar kan göras mot de italienska myndigheternas analys:

— Vid fastställandet av kapacitet och turtäthet skall hänsyn tas till vilka behov som finns på de enskilda linjerna och linjerna får inte organiseras på ett sådant sätt att de kan bli lönsammare endast om de grupperas.

— De krav på turtäthet som följer av grupperingen är så höga att de gör att ett stort antal lufttrafikföretag, som eventuellt skulle kunna tänka sig att åta sig den allmänna trafikplikten från och till Sardinien, inte alls kan komma i fråga på grund av att de inte är etablerade i en av de båda städerna. Grupperingen leder således till att marknaden stängs.

— Detta får till följd att införandet av allmän trafikplikt på linjerna gör att endast ett litet antal lufttrafikföretag som redan är etablerade kan åta sig den allmänna trafikplikten. Dessutom utesluts ett antal bolag som bedriver eller hade för avsikt att bedriva trafik på linjerna från Rom och Milano till de båda aktuella flygplatserna, dvs. Olbia och Alghero. Detta innebär att även om de hade velat lämna anbud hade de inte kunnat göra det på grund av att kostnaderna skulle bli för höga. Grupperingar av detta slag avser följaktligen att utesluta potentiella konkurrerande lufttrafikföretag.

De konkurrensbegränsande effekterna blir desto större om man tittar på marknadernas omfattning (dvs. antalet passagerare under 2005 enligt de uppgifter som lämnats av Italien).

— Olbia–Rom och Olbia–Milano: 731 349 passagerare (390 186 under sommarhalvåret och 341 163 under vinterhalvåret).

— Alghero–Rom och Alghero-Milano: 502 820 passagerare (184 273 under sommarhalvåret och 318 547 under vinterhalvåret).

Det är under dessa villkor inte sannolikt att förbindelserna mellan Italiens två största städer och flygplatserna Olbia och Alghero på Sardinien skulle vara så föga attraktiva att de måste grupperas för att bli attraktiva.

(58) Kommissionen anser därför att grupperingen av vissa linjer är oförenlig med förordningen och orättmätigt begränsande.

3.6 *Förmånliga biljettpriser för personer som kommer från Sardinien men som inte längre bor där*

(59) I dekret nr 35 och 36 anges att lufttrafikföretagen skall tillämpa förmånliga biljettpriser för personer som kommer från Sardinien men som inte längre bor där. Enligt de beräkningar som gjorts av Italien skulle dessa förmånliga priser beröra högst 220 000 personer och egentligen inte fler än 110 000 personer om man förutsätter att 50 % av de berörda personerna inte gör mer än en resa per år.

(60) Åtgärden gynnar huvudsakligen EU-medborgare av italiensk nationalitet, framför andra nationaliteter. Åtgärden kan därför ses som diskriminering på grund av nationalitet och strider således mot fördraget. En åtgärd av detta slag kan endast tillåtas inom ramen för den allmänna trafikplikten om skillnaderna i behandling av passagerarna bygger på objektiva kriterier som inte beror på passagerarens nationalitet och åtgärden står i proportion till det mål som föreskrivs i den nationella lagstiftningen.

(61) Italien har förklarat att åtgärden huvudsakligen syftar till att göra det lättare för personer med ursprung i Sardinien som emigrerat att bevara banden till sin kulturella ursprungsmiljö [1]. Även om ett sådant mål skulle kunna ses som ett legitimt mål i allmänhetens intresse i enlighet med artikel 4.1 b.i i förordningen är det uppenbart att åtgärden inte står i proportion till målet. För det första avser åtgärden alla personer som är födda på Sardinien och som inte bor där längre, utan att dessa behöver bevisa att de fortfarande har kopplingar till sin ursprungsmiljö, till exempel i form av familjeband. För det andra gäller åtgärden alla som emigrerat från Sardinien, oberoende av vilka ekonomiska tillgångar de har. För det tredje reser de personer som är bosatta på Sardinien oftare och mer regelbundet än emigranterna, då de måste resa för att få tillgång till utbildning och hälsovård eller för att bedriva ekonomisk verksamhet som kan gynna Sardiniens utveckling. Emigranternas resor är mer sporadiska och endast 50 % av de berörda personerna reser till Sardinien en gång om året. Emigranternas kostnader för resor är därför lägre än resekostnaderna för dem som bor på Sardinien och emigranterna skulle därför i de flesta fallen kunna stå för kostnaderna själva utan att det behövs åtgärder av det slag som föreskrivs i dekret nr 35 och 36. I de fall då emigranter inte har råd att betala en årlig resa till Sardinien skulle man kunna lösa detta på ett lämpligare och mindre restriktivt sätt genom någon form av bidrag.

(62) Kommissionen anser att den aktuella åtgärden inte står i proportion till målet och att den är oförenlig med förordningen.

3.7 *Tillämpning avseende hela flygplatssystemet*

(63) I dekret nr 35 och 36 anges att tillämpningen av den allmänna trafikplikten på flyglinjerna till och från Rom och Milano avser hela flygplatssystemet i Rom och hela flygplatssystemet i Milano i enlighet med bilaga II, dvs.:

— Flygplatserna Fiumicino och Ciampino i Rom.

— Flygplatserna Linate, Malpensa och Bergamo i Milano.

(64) Under 2000 omfattade den allmänna trafikplikten flygplatserna ”i Rom (Fiumicino) och i Milano”. I samband med att Italien omorganiserade Milanos flygplatssystem i enlighet med artikel 8 och bilaga II till förordningen föreskrev man allmän trafikplikt för hela flygplatssystemet.

[1] Skrivelse från Italien av den 6 oktober 2006, s. 72–74.

(65) Italien har inte motiverat detta med andra skäl än att det var rent tekniska skäl som gjorde att det var nödvändigt att låta hela systemen omfattas. Italien har emellertid bekräftat att den allmänna trafikplikten huvudsakligen avsåg flygplatserna Fiumicino och Linate, då lufttrafikföretagen är mest intresserade av dessa då de är mer centralt belägna i förhållande till stadskärnorna. Detta motiverar också att det för den allmänna trafikplikten föreskrivs att ”beroende av tillgången på ankomst- och avgångstider ska åtminstone 50 % av de planerade förbindelserna mellan flygplatser på Sardinien och Rom och Milano gå till och från Fiumicino respektive Linate” ([1]).

(66) Italien har också slagit fast att ”det har bevisats att objektivt sett är det flygplatserna Fiumicino i Rom och Linate i Milano som är de mest attraktiva och praktiska destinationerna för passagerarna med flest avgångar och dessutom ligger de närmare stadskärnorna och har bättre förbindelser”. Italien har förklarat att detta gjordes för att ”säkra så bra service som möjligt och för att så långt det är möjligt möta kundernas krav, varför man ansåg det lämpligt att förhindra att de lufttrafikföretag som åtar sig den allmänna trafikplikten överger de flygplatserna till förmån för andra flygplatser i samma system som inte erbjuder samma bekvämlighet och som är mindre intressanta för passagerarna” ([2]).

(67) Det har också visat sig att man under vintersäsongen endast flyger på Fiumicino och Linate.

(68) Kommissionen hyser i det aktuella ärendet tvivel om huruvida åtgärden verkligen är nödvändig, då kommissionen anser att den inte står i proportion till det mål som eftersträvas, dvs. att sörja för att det finns goda förbindelser mellan fastlandet och öarna och goda förbindelser till och från andra avlägsna delar av landet. En direkt effekt av åtgärden är att tillfälliga transportörer utesluts (även om den allmänna trafikplikten inte påverkas) och att nya aktörer utesluts från marknaden när det gäller de mest trafikerade linjerna, särskilt under sommaren.

(69) Italien har emellertid erkänt att flygplatsen Malpensa är viktig när det gäller internationella förbindelser och att flygplatserna i Ciampino och Bergamo är viktiga inre nav för lågprisbolagen. Genom dessa kan man säkra ekonomisk och social sammanhållning och även, för Sardiniens vidkommande, säkra de eftersträvade goda förbindelserna med fastlandet. Italien har därför åtagit sig att ändra dekret nr 35 så att den allmänna trafikplikten inte längre omfattar flygplatserna Malpensa, Bergamo och Ciampino ([3]).

(70) Kommissionen anser att åtagandet undanröjer de tvivel som kommissionen hyste och att det därigenom också är möjligt att avsevärt minska de otillåtna begränsningar som den allmänna trafikplikten innebar och att tillgodose Sardiniens transportbehov utan oproportionerliga begränsningar av de berörda marknaderna.

(71) Tack vare det åtagande som gjorts av Italien avser kommissionen inte längre att fortsätta bedömningen av om huruvida tillämpningen av den allmänna trafikplikten på flygplatssystemen i Rom och Milano är oproportionerlig eller inte. Kommissionen förbehåller sig emellertid rätten att vid behov åter ta upp frågan i samband med den nuvarande och framtida allmänna trafikplikten.

IV. **SLUTSATS**

(72) På grundval av den dokumentation som Italien lämnat in avser kommissionen inte att ifrågasätta införandet av allmän trafikplikt på linjerna mellan Sardinien och det italienska fastlandet då den allmänna trafikplikten när det gäller trafiktäthet och kapacitet kan visa sig vara nödvändig om det skall gå att erbjuda lämplig trafik på de aktuella förbindelserna.

(73) Kommissionen anser emellertid att vissa villkor som införs genom dekret nr 35 och 36 är orättmätigt begränsande eller oproportionella.

(74) Kommissionen anser att alla lufttrafikföretag som har för avsikt att åta sig den allmänna trafikplikt som införs genom artikel 4.1 a i förordningen bör kunna trafikera förbindelsen, oberoende av vilken tidpunkt de väljer för att inleda sin verksamhet. Användningen av en tidsfrist för inlämnande av anbud, i syfte att utesluta aktörer som lämnar in anbud efter utgången av tidsfristen, är därför orättmätigt begränsande och oförenlig med förordningen.

(75) Även om det kan förefalla legitimt att föreskriva hur länge en tjänst skall tillhandahållas anser kommissionen att varaktigheten, på grundval av proportionalitetsprincipen, skall vara rimlig och att den när det gäller allmän trafikplikt enligt artikel 4.1 a inte bör vara längre än ett år.

(76) Kommissionen anser att den behörighet som ENAC har tilldelats för att samordna aktörernas verksamhet och för att motverka överkapacitet är orättmätigt begränsande och oförenlig med förordningen.

([1]) Punkt 1.2 i meddelandet av den 24 mars 2006.
([2]) Skrivelse från Italien av den 6 oktober 2006, s. 78.
([3]) Skrivelse från Italien av den 15 november 2006, s. 3.

(77) Kommissionen konstaterar att grupperingen av linjerna Olbia–Rom och Olbia–Milano å ena sidan, och Alghero–Rom och Alghero–Milano å den andra, är orättmätigt begränsande och oförenlig med förordningen.

(78) Kommissionen anser att införandet av lägre biljettpriser för personer som är födda på Sardinien, men som inte längre bor där är oproportionerlig och oförenlig med förordningen.

(79) Kommissionen ifrågasätter lämpligheten av att införa allmän trafikplikt avseende hela Roms flygplatssystem och hela Milanos flygplatssystem, då kommissionen anser att detta inte står i proportion till de eftersträvade målen, dvs. att säkra goda förbindelser mellan fastlandet och öarna och goda förbindelser till och från andra avlägsna delar av landet. Tack vare Italiens åtagande om att ändra dekret nr 35 så att den allmänna trafikplikten inte längre omfattar flygplatserna i Bergamo, Malpensa och Ciampino avser kommissionen inte längre att fortsätta sin bedömning, men förbehåller sig rätten att vid behov åter ta upp frågan i samband med den nuvarande och framtida allmänna trafikplikten.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Republiken Italien får fortsätta att tillämpa allmän trafikplikt enligt dekret nr 35 och 36 av den 29 december 2005, vilka utfärdades av ministeriet för infrastruktur och transport och offentliggjordes i *Gazzetta Ufficiale della Republica Italiana* (Italiens officiella tidning) den 11 januari 2006, och i vilka det föreskrivs allmän trafikplikt på sammanlagt 16 linjer som förbinder Sardiniens tre flygplatser med flera nationella flygplatser på italienska fastlandet; dekreten offentliggjordes den 24 mars 2006 (dekret nr 35) respektive den 21 april 2006 (dekret nr 36) i *Europeiska unionens officiella tidning* i enlighet med artikel 4.1 a i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 om EG-lufttrafikföretagens tillträde till flyglinjer inom gemenskapen. Den allmänna trafikplikten får tillämpas på följande villkor:

a) Det lufttrafikföretag som åtar sig att bedriva lufttrafik i enlighet med den allmänna trafikplikten skall kunna bedriva trafik på linjen i fråga, oavsett från vilket datum som lufttrafikföretaget har för avsikt att inleda trafiken och oavsett om lufttrafikföretagets anbud inkommer före eller efter utgången av den tidsfrist på 30 dagar som föreskrivs i dekreten.

b) Lufttrafikföretagen får inte åläggas att bedriva lufttrafik i enlighet med den allmänna trafikplikten under längre perioder än ett år.

c) De italienska myndigheterna skall göra en ny bedömning av om huruvida det är nödvändigt att behålla den allmänna trafikplikten på en linje och av de krav som ställs på lufttrafikföretaget, varje gång som ett nytt företag börjar bedriva trafik på linjen eller anmäler att det har för avsikt att göra så; i annat fall skall en ny bedömning göras varje år.

d) De italienska myndigheterna får inte förhindra att lufttrafikföretag som bedriver lufttrafik på de berörda linjerna erbjuder större turtäthet eller större kapacitet än vad som föreskrivs för den allmänna trafikplikten.

e) Lufttrafikföretagen får inte åläggas att bevilja lägre biljettpriser till personer som kommer från Sardinien, men som inte längre bor där.

f) De italienska myndigheterna får inte kräva att det lufttrafikföretag som bedriver lufttrafik mellan två städer också skall bedriva lufttrafik på en annan linje mellan två städer.

2. Republiken Italien skall senast den 1 augusti 2007 anmäla till kommissionen vilka åtgärder som har vidtagits för att följa detta beslut.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Republiken Italien.

Utfärdat i Bryssel den 23 april 2007.

På kommissionens vägnar

Jacques BARROT

Vice ordförande