ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 3ης Μαρτίου 2005

για το άνοιγμα της έρευνας που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2005) 577]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2005/247/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου [1], και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 3,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I. **Τα πραγματικά περιστατικά:**

(1) Στις 11 Δεκεμβρίου 2004, σε εφαρμογή του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, η Ιταλική Δημοκρατία ζήτησε από την Επιτροπή να θα δημοσιεύσει στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά 18 δρομολόγια μεταξύ των αεροδρομίων της Σαρδηνίας και των κυρίων ιταλικών εθνικών αεροδρομίων [2].

(2) Τα κύρια χαρακτηριστικά της εν λόγω επιβολής υποχρεώσεων είναι τα ακόλουθα:

— πρόκειται για τις ακόλουθες δεκαοκτώ γραμμές:

— Alghero–Ρώμη και Ρώμη–Alghero,

— Alghero–Μιλάνο και Μιλάνο–Alghero,

— Alghero–Μπολόνια και Μπολόνια–Alghero,

— Alghero–Τορίνο και Τορίνο–Alghero,

— Alghero–Πίζα και Πίζα–Alghero,

— Cagliari–Ρώμη και Ρώμη–Cagliari,

— Cagliari–Μιλάνο και Μιλάνο–Cagliari,

— Cagliari–Μπολόνια και Μπολόνια–Cagliari,

— Cagliari–Τορίνο και Τορίνο–Cagliari,

— Cagliari–Πίζα και Πίζα–Cagliari,

— Cagliari–Βερόνα και Βερόνα–Cagliari,

— Cagliari–Νάπολι και Νάπολι–Cagliari,

— Cagliari–Παλέρμο και Παλέρμο–Cagliari,

— Olbia–Ρώμη και Ρώμη–Olbia,

— Olbia–Μιλάνο και Μιλάνο–Olbia,

— Olbia–Μπολόνια και Μπολόνια–Olbia,

— Olbia–Τορίνο και Τορίνο–Olbia,

— Olbia–Βερόνα και Βερόνα–Olbia.

— Οι 18 αναφερόμενες γραμμές, καθώς και οι σχετικές επιβαλλόμενες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, συνιστούν ενιαίο σύνολο, το οποίο οι ενδιαφερόμενοι αερομεταφορείς οφείλουν να αποδεχθούν ως έχει, χωρίς καμιά αποζημίωση οποιουδήποτε χαρακτήρα ή προέλευσης.

— Κάθε μεμονωμένος μεταφορέας (ή κύριος μεταφορέας) που αποδέχεται τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας καταθέτει εγγύηση ορθής εκτέλεσης και συνέχειας παροχής των υπηρεσιών, η οποία ανέρχεται σε τουλάχιστον δεκαπέντε εκατομμύρια ευρώ και καλύπτεται από τραπεζική ασφάλεια προς ενεργοποίηση μετά την πρώτη αίτηση για ποσό ύψους τουλάχιστον πέντε εκατομμυρίων ευρώ και με ασφαλιστική εγγύηση για το υπόλοιπο ποσό.

— Οι ελάχιστες συχνότητες, τα ωράρια εκτέλεσης των πτήσεων και η προσφερόμενη χωρητικότητα για κάθε γραμμή περιγράφονται στον τίτλο «2. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ» της επιβολής υποχρεώσεων που δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* C 306 της 11ης Δεκεμβρίου 2004, όπου γίνεται ρητή αναφορά για τις ανάγκες της παρούσας απόφασης.

[1] ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 8· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 284 της 31.10.2003, σ. 1).

[2] ΕΕ C 306 της 10.12.2004, σ. 6.

— Η ελάχιστη χωρητικότητα των χρησιμοποιούμενων αεροσκαφών περιγράφεται στον τίτλο «3. ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ» της επιβολής υποχρεώσεων που δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* C 306 της 11ης Δεκεμβρίου 2004, όπου γίνεται ρητή αναφορά για τις ανάγκες της παρούσας απόφασης.

— Η διάρθρωση των ναύλων για όλες της εν λόγω γραμμές περιγράφεται στον τίτλο «4. ΝΑΥΛΟΙ» της επιβολής υποχρεώσεων που δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* C 306 της 11ης Δεκεμβρίου 2004, όπου γίνεται ρητή αναφορά για τις ανάγκες της παρούσας απόφασης.

— Όσον αφορά, ιδιαιτέρως, προνομιακούς ναύλους, στο σημείο 4.8 της επιβολής υποχρεώσεων διευκρινίζεται ότι οι αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται τις αναφερόμενες γραμμές έχουν νομική υποχρέωση εφαρμογής μειωμένων τιμολογίων (όπως αυτά καθορίζονται τον τίτλο «ναύλοι»), ιδίως στις ακόλουθες ομάδες επιβατών:

— άτομα γεννημένα στη Σαρδηνία ακόμη και αν δεν κατοικούν στη Σαρδηνία,

— σύζυγοι και παιδιά ατόμων γεννημένων στη Σαρδηνία.

— Η ισχύς των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας προβλέπεται από την 1η Ιανουαρίου 2005 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2007.

— Οι αερομεταφορείς που προτίθενται να αποδεχθούν τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να υποβάλουν, στην αρμόδια ιταλική αρχή, επίσημη αποδοχή τους εντός δεκαπενθημέρου από τη δημοσίευσή της επιβολής υποχρεώσεων στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

(3) Σημειώνεται ότι πριν από την επιβολή των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που αποτελεί αντικείμενο της παρούσας απόφασης, η Ιταλική Δημοκρατία είχε επιβάλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, που είχαν αρχικά δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* C 284 της 7ης Οκτωβρίου 2000 [1] για έξι δρομολόγια μεταξύ των αεροδρομίων της Σαρδηνίας και της Ρώμης και Μιλάνου. Κατ' εφαρμογή του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, οι εν λόγω γραμμές αποτέλεσαν αντικείμενο πρόσκλησης για υποβολή προσφορών [2] με σκοπό την επιλογή αδειοδοτημένων μεταφορέων για την αποκλειστική εκμετάλλευση των γραμμών έναντι αποζημίωσης.

(4) Στην εν λόγω περίπτωση επρόκειτο για τους ακόλουθους αερομεταφορείς που διέθεταν έγκριση εκμετάλλευσης των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας:

— Alitalia, στη γραμμή: Cagliari–Ρώμη,

— Air One, στις γραμμές: Cagliari–Μιλάνο, Alghero–Μιλάνο και Alghero–Ρώμη,

— Merdiana, στις γραμμές: Olbia–Ρώμη και Olbia–Μιλάνο.

(5) Αυτό το καθεστώς εκμετάλλευσης αντικαταστάθηκε από την επιβολή υποχρεώσεων που αποτελεί το αντικείμενο της παρούσας απόφασης.

II. **Βασικά στοιχεία του νομικού καθεστώτος των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας**

(6) Το νομικό καθεστώς των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, αντικείμενο του οποίου είναι ο καθορισμός των όρων για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των αερομεταφορών.

(7) Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ορίζονται ως εξαίρεση της αρχής του κανονισμού, κατά τον οποίο «Με την επιφύλαξη του παρόντος κανονισμού, το (τα) ενδιαφερόμενο(-α) κράτος(-η) μέλος(-η) επιτρέπει(-ουν) στους κοινοτικούς αερομεταφορείς να ασκούν δικαιώματα μεταφορών σε ενδοκοινοτικά δρομολόγια.» [3].

(8) Οι όροι επιβολής τους ορίζονται στο άρθρο 4. Γίνεται αυστηρή ερμηνεία τους και με τήρηση των αρχών της αμεροληψίας και της αναλογικότητας. Πρέπει να είναι δεόντως αιτιολογημένοι βάσει των κριτηρίων του εν λόγω άρθρου.

(9) Ειδικότερα, το νομικό καθεστώς των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας προβλέπει ότι οι εν λόγω υποχρεώσεις μπορούν να επιβληθούν από ένα κράτος μέλος σε τακτικά αεροπορικά δρομολόγια προς αεροδρόμιο που εξυπηρετεί περιφερειακές περιοχές ή περιοχές ανάπτυξης ή μια γραμμή με μικρή κίνηση, προς περιφερειακό αεροδρόμιο, υπό τον όρο ότι οι εν λόγω γραμμές θεωρούνται ζωτικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας όπου βρίσκεται το αεροδρόμιο και στον απαιτούμενο βαθμό για την εξασφάλιση, στη γραμμή αυτή, κατάλληλα παρεχόμενης υπηρεσίας που ανταποκρίνεται σε σταθερές προδιαγραφές ως προς τη συνέχεια παροχής, την τακτικότητα, τη χωρητικότητα και τις τιμές, προδιαγραφές τις οποίες ο αερομεταφορέας δεν θα κάλυπτε εάν εξέταζε αποκλειστικά το εμπορικό του συμφέρον.

(10) Η καταλληλότητα των τακτικών αεροπορικών δρομολογίων αξιολογείται από τα κράτη μέλη, λαμβανομένου ιδίως υπόψη του δημοσίου συμφέροντος, της δυνατότητας χρησιμοποίησης άλλων μεταφορικών μέσων, της ικανότητας των εν λόγω μεταφορικών μέσων να ανταποκριθούν στις συγκεκριμένες ανάγκες, του συνδυασμένου αποτελέσματος της λειτουργίας της γραμμής από όλους τους αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται ή προτίθενται να εκμεταλλευτούν την εν λόγω γραμμή.

[1] ΕΕ C 284 της 7.10.2000, σ. 16· τροποποίηση στην ΕΕ C 49 της 15.2.2001, σ. 2· διορθωτικό στην ΕΕ C 63 της 28.2.2001, σ. 12.
[2] ΕΕ C 51 της 16.2.2001, σ. 22.
[3] Άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.

(11) Στο άρθρο 4 προβλέπεται μηχανισμός δύο φάσεων: σε πρώτη φάση [άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α)], το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε ένα ή περισσότερα δρομολόγια, τα οποία παραμένουν ανοικτά σε όλους τους κοινοτικούς μεταφορές, με μόνο περιορισμό την τήρηση των εν λόγω υποχρεώσεων. Σε περίπτωση που δεν παρουσιασθεί κανένας μεταφορέας για την εκμετάλλευση της γραμμής που υπόκειται στις εν λόγω υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, το κράτος μέλος μπορεί να περάσει στη δεύτερη φάση [άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ)], που συνίσταται στον περιορισμό της πρόσβασης στη γραμμή σε έναν μόνο μεταφορέα για μέγιστη χρονική περίοδο τριών ετών, ανανεώσιμη. Ο μεταφορέας αυτός επιλέγεται έπειτα από κοινοτικό διαγωνισμό. Ο μεταφορέας που θα επιλεγεί μπορεί πλέον να λάβει αποζημίωση για την εκμετάλλευση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(12) Δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3, η Επιτροπή είναι αρμόδια να αποφασίσει, έπειτα από έρευνα, είτε κατ' αίτηση κράτους μέλους είτε με δική της πρωτοβουλία, εάν θα πρέπει να συνεχιστεί να ισχύει η επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η απόφαση της Επιτροπής ανακοινώνεται στο Συμβούλιο και στα κράτη μέλη. Το Συμβούλιο, συγκαλούμενο έπειτα από προσφυγή κράτους μέλους, μπορεί, με ενισχυμένη πλειοψηφία, να λάβει διαφορετική απόφαση.

III. **'Υπαρξη στοιχείων που προκαλούν σοβαρές αμφιβολίες όσον αφορά τη συμμόρφωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν επιβληθεί μεταξύ των αεροδρομίων της Σαρδηνίας και των κύριων ιταλικών εθνικών αεροδρομίων με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92**

(13) Στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού αναφέρεται αριθμός σωρευτικών κριτηρίων, προς τα οποία πρέπει να συμμορφώνονται οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας:

— Ο τύπος των επιλέξιμων δρομολογίων: πρόκειται για γραμμές προς αερολιμένα που εξυπηρετεί περιφερειακή περιοχή ή περιοχή ανάπτυξης που βρίσκεται στο έδαφος του, ή σε γραμμή με μικρή κίνηση προς περιφερειακό αεροδρόμιο που βρίσκεται στο έδαφος του.

— Η ζωτική σημασία κάθε γραμμής για την οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας όπου βρίσκεται το αεροδρόμιο πρέπει να ελέγχεται.

— Η αρχή της καταλληλότητας, η οποία αξιολογείται ιδίως σε σχέση με την ύπαρξη άλλων μέσων μεταφοράς ή δυνατοτήτων εναλλακτικών δρομολογίων, πρέπει να τηρείται.

(14) Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρέπει, επιπλέον, να τηρούν τις θεμελιώδεις αρχές της αναλογικότητας και της αμεροληψίας (βλέπε, π.χ., απόφαση του Δικαστηρίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2001, στην υπόθεση C-205/99, Analir και λοιποί κατά γενικής διεύθυνσης του κράτους, Συλλογή ΔΕΚ 2001, σ. I-01271).

(15) Στην προκειμένη περίπτωση, η επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που δημοσιεύτηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Ιταλικής Δημοκρατίας περιέχει διάφορες διατάξεις που προκαλούν σοβαρές αμφιβολίες όσον αφορά τη συμμόρφωσή τους με το άρθρο 4 του κανονισμού και που, για το λόγο αυτό, έχουν ως αποτέλεσμα αδικαιολόγητο περιορισμό στην ανάπτυξη των σχετικών δρομολογίων· ιδίως:

α) δεν παρέχεται καμία λεπτομερής εξήγηση, στηριζόμενη σε οικονομική ανάλυση της αγοράς των αερομεταφορών μεταξύ της Σαρδηνίας και της υπόλοιπης Ιταλίας, ώστε να αιτιολογηθεί η ανάγκη για τη νέα επιβολή υποχρεώσεων, η καταλληλότητα και ο αναλογικός της χαρακτήρας με το επιδιωκόμενο στόχο·

β) για τις έξι γραμμές που έχουν ήδη υπαχθεί στην προηγούμενη επιβολή υποχρεώσεων και συμπεριλαμβάνονται στην νέα δεν έχει υπάρξει απολογισμός·

γ) δεν είναι προφανές ότι οι δώδεκα συμπληρωματικές γραμμές, για τις οποίες επιβλήθηκαν οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας από την 1η Ιανουαρίου 2005, είναι ζωτικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών της Σαρδηνίας όπου βρίσκονται τα σχετικά αεροδρόμια, ιδίως εξετάζοντας:

— τον χαρακτήρα των εξεταζόμενων γραμμών,

— την απουσία αποδεδειγμένης ζωτικής σημασίας των γραμμών αυτών για την οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών της Σαρδηνίας όπου βρίσκονται τα σχετικά αεροδρόμια,

— την ύπαρξη εναλλακτικών αεροπορικών γραμμών που εξασφαλίζουν επαρκή και συνεχή εξυπηρέτηση των σχετικών αεροδρομίων, μέσω των κύριων ιταλικών συγκοινωνιακών κόμβων ανταπόκρισης που συνδέονται με ικανοποιητικό τρόπο με την Σαρδηνία·

δ) η υποχρέωση που επιβλήθηκε στους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς να εκμεταλλεύονται ως ενιαίο σύνολο τις 18 εν λόγω γραμμές με την επιβολή υποχρέωσης συνιστά ιδιαίτερα σημαντικό περιορισμό της αρχής της ελεύθερης προσφοράς υπηρεσιών, η οποία φαίνεται αντίθετη προς τις αρχές της αναλογικότητας και της αμεροληψίας, ιδίως εξετάζοντας:

— την απουσία αποδεδειγμένης ζωτικής σημασίας από την ομαδοποίηση των γραμμών αυτών για την οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών της Σαρδηνίας όπου βρίσκονται τα σχετικά αεροδρόμια,

— τον κίνδυνο μη αιτιολογημένης διάκρισης μεταξύ αερομεταφορέων, καθώς μόνον οι σημαντικότεροι από αυτούς διαθέτουν τα μέσα εκμετάλλευσης υπό αυτούς τους όρους,

— εξάλλου, η υποχρέωση αυτή φαίνεται ότι αντιβαίνει στην ανάγκη, για το κράτος μέλος που επιβάλλει τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, να λαμβάνει υπόψη στην εκτίμηση του το συνδυασμένο αποτέλεσμα της λειτουργίας των εν λόγω γραμμών από το σύνολο των αερομεταφορέων που εκμεταλλεύονται ή προτίθενται να εκμεταλλευθούν τις γραμμές αυτές [1].

Στην πράξη, φαίνεται ότι οι ιταλικές αρχές θέλησαν να επιβάλουν την υποχρέωση της ομαδοποιημένης εκμετάλλευσης των 18 γραμμών ώστε να χρηματοδοτηθεί το έλλειμμα εκμετάλλευσης των γραμμών με χαμηλή κίνηση από τα αναμενόμενα έσοδα εκμετάλλευσης των σημαντικότερων δρομολογίων. Αυτός ο μηχανισμός διεπιδοτήσεων είναι ξένος προς το αντικείμενο του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92·

ε) η υποχρέωση παροχής ιδιαίτερα υψηλής εγγύησης επίσης συνιστά μη αιτιολογημένη διάκριση μεταξύ ενδιαφερομένων αερομεταφορέων, καθώς μόνον οι σημαντικότεροι από αυτούς διαθέτουν τα μέσα για την παροχή τέτοιων εγγυήσεων·

στ) οι πολύ σύντομες προθεσμίες, που δίδονται στους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς για την ανάληψη δέσμευσης αναφορικά με την τήρηση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, δεκαπέντε ημέρες από την ημερομηνία δημοσίευσης της επιβολής υποχρεώσεων στην Επίσημη Εφημερίδα, και 22 ημέρες για την έναρξη της εκμετάλλευσης (την 1η Ιανουαρίου 2005), δημιουργούν επίσης μη αιτιολογημένη διάκριση μεταξύ τους. Φαίνεται αδύνατο, στην πράξη, για έναν αερομεταφορέα που δεν έχει ήδη παρουσία στα δρομολόγια με τη Σαρδηνία να ολοκληρώσει εμπρόθεσμα απαιτούμενα νομικά και διοικητικά διαβήματα και να ενεργοποιήσει τους απαραίτητους πόρους η έναρξη της εν λόγω εκμετάλλευσης·

ζ) η υποχρέωση που προβλέπεται στο σημείο 4.8 για παροχή μειωμένων ναύλων σε επιβάτες μόνον λόγω του τόπου γέννησής τους (εν προκειμένω στη Σαρδηνία), ή μόνον επειδή υφίστανται οικογενειακοί δεσμοί με αυτά τα άτομα, μπορεί να εμφανιστεί στην πράξη ως παράνομη διάκριση που βασίζεται στην εθνικότητα (βλέπε, π.χ., υπόθεση C-338/01, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή ΔΕΚ 2003, σ. I-00721).

IV. **Διαδικασία**

(16) Παρά τις επανειλημμένες εκκλήσεις των υπηρεσιών της επιτροπής που εφιστούσαν την προσοχή των ιταλικών αρχών στα πολυάριθμα αυτά προβληματικά σημεία και όπου διατυπώνονταν αμφιβολίες ως προς τη συμμόρφωση της επιβολής υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, η Ιταλική Δημοκρατία αποφάσισε να την δημοσιεύσει.

(17) Έπειτα από τη δημοσίευση, διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη εμφανίστηκαν ενώπιον της Επιτροπής επιθυμώντας να γνωστοποιήσουν ατύπως τις ανησυχίες τους αναφορικά με τον άνισο και διακριτικό χαρακτήρα των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Εξάλλου, η Επιτροπή έλαβε καταγγελία από φορέα που ζήτησε να παραμείνει ανώνυμος, στην οποίαν αμφισβητείται η νομιμότητα των εν λόγω υποχρεώσεων.

(18) Υπό το φως των παραπάνω στοιχείων και δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, η Επιτροπή δύναται να προχωρήσει σε διεξαγωγή έρευνας ώστε να καθοριστεί εάν η ανάπτυξη μιας ή περισσοτέρων γραμμών περιορίζεται αδικαιολόγητα από την επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τούτο ώστε να είναι σε θέση να αποφασίσει εάν η επιβολή των εν λόγω υποχρεώσεων μπορεί να συνεχίσει να εφαρμόζεται στις εν λόγω γραμμές,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η Επιτροπή αποφάσισε να προχωρήσει στην έρευνα που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, ώστε να διαπιστωθεί εάν η επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ των αεροδρομίων της Σαρδηνίας και των κυρίων ιταλικών εθνικών αεροδρομίων, η οποία δημοσιεύτηκε κατ' αίτηση της Ιταλικής Δημοκρατίας στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, C 306 της 10ης Δεκεμβρίου 2004, μπορεί να συνεχίσει να η ισχύει για τις εν λόγω γραμμές.

Άρθρο 2

1. Η Ιταλική Δημοκρατία πρέπει να υποβάλει στην Επιτροπή, εντός ενός μηνός από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης, όλες τις απαραίτητες πληροφορίες για την εξέταση της συμμόρφωσης των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας του άρθρου 1 με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.

2. Ιδιαιτέρως, πρέπει να υποβληθούν:

— νομική ανάλυση των συνεπειών από την άσκηση, εκ μέρους του συνόλου των ευρωπαϊκών αερομεταφορέων, των δικαιωμάτων κυκλοφορίας που αφορούν τα δρομολόγια, τα οποία υπάγονται σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν δημοσιευτεί στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, C 306 της 10ης Δεκεμβρίου 2004, σε περίπτωση που οι εν λόγω υποχρεώσεις πράγματι τηρούνται,

— ιδιαιτέρως, ενδείκνυται να διευκρινιστεί εάν οι ιταλικές αρχές επιδίωκαν με τον τρόπο αυτό να δημιουργήσουν αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης των 18 δρομολογίων προς όφελος τού ή των αερομεταφορέων που έχουν επίσημα αποδεχθεί τις υποχρεώσεις,

[1] Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο iv) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.

— νομική ανάλυση, υπό το πρίσμα του κοινοτικού δικαίου, που να αιτιολογεί τους διαφορετικούς όρους που περιλαμβάνονται στην επιβολή των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες δημοσιεύτηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, C 306 της 10ης Δεκεμβρίου 2004,

— οι λόγοι για την επιβολή μειωμένων ναύλων από τους οποίους επωφελούνται μόνον «άτομα γεννημένα στη Σαρδηνία ακόμη και αν δεν κατοικούν στη Σαρδηνία»,

— λεπτομερής απογραφή της εφαρμογής των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που δημοσιεύτηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, C 284 της 7ης Οκτωβρίου 2000,

— λεπτομερής ανάλυση των οικονομικών σχέσεων μεταξύ των περιφερειών της Σαρδηνίας και των περιφερειών της υπόλοιπης Ιταλίας όπου βρίσκονται τα αεροδρόμια, τα οποία αναφέρονται στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που δημοσιεύτηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, C 306 της 10ης Δεκεμβρίου 2004,

— λεπτομερής ανάλυση της τρέχουσας προσφοράς αερομεταφορών μεταξύ των αεροδρομίων της Σαρδηνίας και των αεροδρομίων της υπόλοιπης Ιταλίας, τα οποία αναφέρονται στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που δημοσιεύτηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, C 306 της 10ης Δεκεμβρίου 2004, συμπεριλαμβανομένων και των προσφερόμενων πτήσεων ανταπόκρισης,

— λεπτομερής ανάλυση της χρήσης άλλων τρόπων μεταφοράς και της χωρητικότητάς τους ώστε να ανταποκριθούν στις εξεταζόμενες ανάγκες,

— ανάλυση της τρέχουσας ζήτησης αερομεταφορών για κάθε γραμμή που υπάγεται στις εν λόγω υποχρεώσεις,

— ακριβής περιγραφή του απαιτούμενου χρόνου διαδρομής και των συνθηκών όσον αφορά τη συχνότητα, για την οδική σύνδεση των διαφόρων αεροδρομίων της Σαρδηνίας που αναφέρονται στις εν λόγω υποχρεώσεις,

— περιγραφή της κατάστασης που ίσχυε την ημέρα γνωστοποίησης της παρούσας απόφασης αναφορικά με την εκμετάλλευση των εν λόγω υποχρεώσεων και στοιχεία του ή των αερομεταφορέων που εκμεταλλεύονται τις υπηρεσίες,

— προβλέψεις σχετικά με την εκμετάλλευση (επιβατική κίνηση, κίνηση φορτίων, οικονομικές προβλέψεις κ.λπ.) που έχουν ανακοινωθεί από τον ή τους αερομεταφορείς,

— ύπαρξη, την ημέρα γνωστοποίησης της παρούσας απόφασης, πιθανών προσφυγών ενώπιον των εθνικών δικαστικών αρχών και νομικό καθεστώς της επιβολής υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Άρθρο 3

1. Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

2. Το διατακτικό μέρος της παρούσας απόφασης θα δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Βρυξέλλες, 3 Μαρτίου 2005.

Για την Επιτροπή

Jacques BARROT

Αντιπρόεδρος