A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2005. március 3.)

a közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló 2408/92/EGK tanácsi rendelés 4. cikke (3) bekezdésében meghatározott vizsgálat megindításáról

(az értesítés a C(2005) 577. számú dokumentummal történt)

(EGT vonatkozású szöveg)

(2005/247/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a 2408/92/EGK tanácsi rendelésre [1] és különösen annak 4. cikke (3) bekezdésére,

mivel:

I. **Tények:**

(1) 2004. december 10-én az Olasz Köztársaság a 2408/92/EGK rendelet 4. cikke (1) bekezdése a) pontjának alkalmazásában kérte a Bizottságot, hogy az Európai Unió Hivatalos Lapjában Szardínia és a főbb olaszországi nemzeti repülőterek között 18 légi útvonalra vonatkozóan közszolgáltatási kötelezettségekről szóló előírást tegyen közzé [2].

(2) Ezen előírás főbb jellemzői a következők:

— A következő tizennyolc légi útvonalra vonatkozik:

— Alghero–Róma és Róma–Alghero

— Alghero–Milánó és Milánó–Alghero

— Alghero–Bologna és Bologna–Alghero

— Alghero–Torino és Torino–Alghero,

— Alghero–Pisa és Pisa–Alghero,

— Cagliari–Róma és Róma–Cagliari,

— Cagliari–Milánó és Milánó–Cagliari,

— Cagliari–Bologna és Bologna–Cagliari,

— Cagliari–Torino és Torino–Cagliari,

— Cagliari–Pisa és Pisa–Cagliari,

— Cagliari–Verona és Verona–Cagliari,

— Cagliari–Nápoly és Nápoly–Cagliari,

— Cagliari–Palermo és Palermo–Cagliari,

— Olbia–Róma és Róma–Olbia,

— Olbia–Milánó és Milánó–Olbia,

— Olbia–Bologna és Bologna–Olbia,

— Olbia–Torino és Torino–Olbia,

— Olbia–Verona és Verona–Olbia.

— A felsorolt tizennyolc légi útvonal, valamint az ezekkel kapcsolatos közszolgáltatási kötelezettségek egy teljes egészet alkotnak, amelyet az érdekelt fuvarozóknak teljességében kell elfogadniuk, bármilyen természetű vagy eredetű kompenzáció nélkül.

— Minden olyan egyéni légi fuvarozó (és nagyobb légi fuvarozó), aki elfogadja a közszolgáltatási kötelezettségeket, a szolgáltatás megfelelő teljesítése és folytonossága biztosításának érdekében legalább 15 millió euró összegben végleges biztosítékot helyez letétbe, amelyet már az első kérelem benyújtásakor legalább 5 millió euró bankgaranciával és a fennmaradó összegre vonatkozó biztosítással fedeznek.

— Az egyes útvonalakra meghatározott minimális járatsűrűség, a járatok menetrendje és a felajánlott befogadóképesség leírása az Európai Unió Hivatalos Lapja C sorozatának 306. számában – amelyre konkrét utalás történik e határozatban – 2004. december 10-én közzétett előírás „2. KÖZSZOLGÁLTATÁSI KÖTELEZETTSÉGEK” címe alatt található.

[1] HL L 240., 1992.8.24., 8. o. A legutóbb az 1882/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 284., 2003.10.31., 1. o.) módosított rendelés.

[2] HL C 306., 2004.12.10., 6. o.

— A használt repülőgépek minimális befogadóképességének leírása az Európai Unió Hivatalos Lapja C sorozatának 306. számában – amelyre konkrét utalás történik e határozatban – 2004. december 10-én közzétett előírás „3. FELHASZNÁLANDÓ REPÜLŐGÉPEK" címe alatt található.

— A díjszabás szerkezetének leírása az *Európai Unió Hivatalos Lapja* C sorozatának 306. számában – amelyre konkrét utalás történik e határozatban – 2004. december 10-én megjelent előírás „4. MENETDÍJAK" címe alatt található minden érintett útvonal esetében.

— Különösen a kedvezményes menetdíjakat illetően az előírás 4.8. pontja meghatározza, hogy az érintett útvonalakat üzemeltető fuvarozóknak jogszabályban foglalt kötelezettsége a („Menetdíjak" cím alatt meghatározott) kedvezményes menetdíjak alkalmazása többek között az alábbi utascsoportok esetében:

— A Szardínián született személyek, akkor is, ha nem rendelkeznek szardíniai lakóhellyel,

— A Szardínián született személyek házastársai és gyermekei.

— A közszolgáltatási kötelezettségek érvényessége előreláthatólag 2005. január 1-jétől 2007. december 31-ig tart.

— Azoknak a fuvarozóknak, akiknek szándékában áll elfogadni a közszolgáltatási kötelezettségeket, az előírásnak az Európai Unió Hivatalos Lapjában való közzétételét követő 15 napon belül hivatalos elfogadó nyilatkozatot kell benyújtaniuk az illetékes olasz hatósághoz.

(3) Meg kell jegyezni, hogy az e határozat tárgyát képező közszolgáltatási kötelezettségekről szóló előírást megelőzően az Olasz Köztársaság már előírt közszolgáltatási kötelezettségeket, amelyeket a Szardínia, Róma és Milánó repülőterei közötti hat útvonalra vonatkozóan az *Európai Unió Hivatalos Lapja* C sorozatának 284. számában 2000. október 7-én előzőleg már közzétettek [1]. A 2408/92/EGK rendelet 4. cikke (1) bekezdése d) pontjának alkalmazásában e kötelezettségek ajánlattételi felhívás [2] tárgyát képezték, az olyan fuvarozók kiválasztására, akik pénzügyi ellentételezés fejében kizárólagosan üzemeltethetik az útvonalakat.

(4) Akkor a következő fuvarozók voltak jogosultak a közszolgáltatási kötelezettségek ellátására:

— Az Alitalia a Cagliari–Róma útvonalon,

— Az Air One a Cagliari–Milánó, Alghero–Milánó és Alghero–Róma útvonalon,

— A Merdiana az Olbia–Róma és az Olbia–Milánó útvonalon.

(5) Ezt a járatüzemeltetési rendszert felváltotta az e határozat tárgyát képező előírás.

II. **A közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozó jogi szabályozási rendszer lényegesebb elemei:**

(6) A légiközlekedési ágazatban a szolgáltatásnyújtás szabadságának alkalmazására vonatkozó feltételeket meghatározó 2408/92/EGK rendelet írja elő a közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozó jogi szabályozási rendszert.

(7) A közszolgáltatási kötelezettségek kivételt képeznek a rendeletben meghatározott azon alapelv szempontjából, amely szerint „e rendeletre is figyelemmel, a tagállamok engedélyezik a közösségi légi fuvarozók számára a Közösségen belüli útvonalakon a szabadságjogok gyakorlását." [3].

(8) E kötelezettségek előírásának feltételeit a 4. cikk határozza meg. E kötelezettségek szigorúan értelmezendők, tiszteletben tartva a megkülönböztetés tilalmára és az arányosságra vonatkozó elvet. E kötelezettségeket megfelelően indokolni kell az említett cikkben meghatározott kritériumok alapján.

(9) Pontosabban, a közszolgáltatási kötelezettségek jogi szabályozási rendszere szerint e kötelezettségeket egy tagállam írhatja elő olyan repülőtérre irányuló menetrendszerű légijáratokra, amely repülőtér az adott tagállam területén lévő peremterületet vagy fejlődő régiót szolgál ki, vagy a területén található regionális repülőtérre irányuló gyenge forgalmú útvonalra, feltéve, hogy ezek az útvonalak abban a régióban, ahol a repülőtér is található, a gazdasági fejlődés szempontjából alapvető fontosságúak; a közszolgáltatási kötelezettségeket a tagállam olyan mértékben írhatja elő, hogy biztosítsa az adott útvonalon kielégítő szolgáltatás nyújtását, amely megfelel a folyamatosság, rendszeresség, kapacitás és árképzés rögzített normáinak, amely normáknak a légi fuvarozó nem felelne meg, ha kizárólag a saját üzleti érdekeit tartaná szem előtt.

(10) A menetrendszerű légi járatok kielégítő jellegét a tagállamok a következőket figyelembe véve értékelik: a közérdek; egyéb közlekedési módok igénybevételének a lehetősége, különösen a szigeti régiók esetében, és a megállapított közlekedési igényeket kielégíteni képes egyéb közlekedési módok igénybevételének lehetősége; az útvonalon működő vagy működni szándékozó valamennyi légi fuvarozó együttes hatása az adott útvonalra.

[1] HL C 284., 2000.10.7., 16. o. Módosítás: HL C 49., 2001.2.15., 2. o. Helyesbítés: HL C 63., 2001.2.28., 12. o.

[2] HL C 51., 2001.2.16., 22. o.

[3] A 2408/92/EGK rendelet 3. cikke (1) bekezdése.

(11) A 4. cikk két szakaszból álló rendszert ír elő: az első szakaszban (4. cikk (1) bekezdésének a) pontja) az érintett tagállam egy vagy több útvonalra közszolgáltatási kötelezettségeket ír elő, amely minden közösségi légi fuvarozó számára adott, az említett kötelezettségek teljesítésére vonatkozó kizárólagos megkötéssel. Abban az esetben, ha egyetlen légi fuvarozó sem jelzi az adott útvonal közszolgáltatási kötelezettségek melletti üzemeltetésére vonatkozó szándékát, a tagállam átléphet egy következő szakaszba (4. cikk (1) bekezdésének d) pontja), amely feljogosítja arra, hogy egyetlen légi fuvarozóra korlátozza az ezen útvonalhoz történő hozzáférést legfeljebb hároméves időtartamra, amely megújítható. Ezt a légi fuvarozót közösségi ajánlattételi felhívás útján választják ki. A kijelölt légi fuvarozó ekkor már részesülhet pénzügyi ellentételezésben a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért.

(12) A 4. cikk (3) bekezdése értelmében a Bizottság – egy tagállam kérésére vagy a saját kezdeményezésére lefolytatott vizsgálatot követően – jogosult döntést hozni arról, hogy a közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozóan kihirdetett előírás továbbra is alkalmazható-e. A Bizottság döntéséről tájékoztatja a Tanácsot és a tagállamokat. Abban az esetben, ha bármely tagállam a Tanácshoz fordul, a Tanács minősített többségi szavazással hozhat az előzőtől eltérő döntést.

III. **Szardínia és a főbb olaszországi nemzeti repülőterek között előírt közszolgáltatási kötelezettségeknek a 2408/92/EGK rendelet 4. cikkének való megfelelését illetően komoly kétségeket támasztó tényezők fennállása:**

(13) A rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja meghatároz bizonyos számú halmozott kritériumot, amelyeknek a közszolgáltatási kötelezettségeknek eleget kell tennie:

— Támogatható útvonaltípusok: olyan repülőtérre irányuló útvonalak, amely repülőtér az adott tagállam területén lévő peremterületet vagy fejlődő régiót szolgálja ki, vagy a területén lévő regionális repülőtérhez kapcsolódó gyenge forgalmú útvonalak.

— Mindegyik útvonal abban a régióban, ahol a repülőtér található, a gazdasági fejlődés szempontjából igazoltan alapvető fontosságú kell, hogy legyen.

— A kielégítőség elvét, különösen a más közlekedési módok vagy helyettesítő útvonalak igénybevételének lehetősége tekintetében értékelve, tiszteletben kell tartani.

(14) Ezenkívül a közszolgáltatási kötelezettségnek meg kell felelnie az arányosság és a megkülönböztetés tilalmára vonatkozó alapelvnek (lásd például a C-205/99. sz. Analir-ügyet, [EBHT 2001., I-01271. o.]).

(15) Adott esetben az Olasz Köztársaság kérésére a Hivatalos Lapban közzétett közszolgáltatási kötelezettségek előírása több olyan rendelkezést tartalmaz, amelyek jellegük szerint komoly kétséget támasztanak azt illetően, hogy megfelelnek a rendelet 4. cikkének, és ebből kifolyólag az érintett útvonalak megengedhetetlen mértékben történő korlátozását idézhetik elő; különösen:

a) A Szardínia és Olaszország többi része közötti légiközlekedés piacának gazdasági elemzésén alapuló részletes magyarázatok egyáltalán nem szolgáltattak az új előírás szükségességének, kielégítő voltának és a kívánt célkitűzés elérésével való arányosságának alátámasztására.

b) Az előző előírás hatálya alá tartozó és az új előírásban is szereplő hat útvonalról nem készült mérleg.

c) Nem egyértelmű, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek előírásában érintett további tizenkét útvonal 2005. január 1-je óta alapvető fontosságú Szardínia azon régióinak gazdasági fejlődése szempontjából, ahol a repülőterek találhatók; figyelembe véve különösen:

— Az érintett útvonalak jellegét,

— Azt a tényt, hogy ezen útvonalak alapvető fontossága Szardínia azon régióinak gazdasági fejlődése szempontjából, ahol az érintett repülőterek találhatók, nem bizonyított,

— A helyettesítő légi útvonalak meglétét, amelyek lehetővé teszik az érintett repülőterek kielégítő és folyamatos kiszolgálását, a Szardíniával megfelelő mértékben fennálló olaszországi összeköttetési lehetőségeken keresztül.

d) Az érdekelt fuvarozókkal szemben támasztott kötelezettség az előírás hatálya alá tartozó tizennyolc útvonal összességének egyetlen egészként való üzemeltetésére a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének egy különösen fontos korlátozása. Az arányosságra és a megkülönböztetés tilalmára vonatkozó elvnek is ellentmondónak tűnik; figyelembe véve különösen:

— Azt a tényt, hogy mindezen útvonalak összességének alapvető fontossága Szardínia azon régióinak gazdasági fejlődése szempontjából, ahol a repülőterek találhatók, nem bizonyított,

— A légi fuvarozók közötti indokolatlan megkülönböztetés veszélyét, mivel közülük csak a legnagyobbak rendelkeznek az ilyen feltételek melletti működéshez szükséges eszközökkel,

— Ezenkívül egy ilyen kötelezettség ellentétben állónak tűnik azzal, hogy a közszolgáltatási kötelezettséget előíró tagállamnak az értékelésében figyelembe kell vennie az adott útvonalon működő vagy működni szándékozó valamennyi légi fuvarozó együttes hatását az érintett útvonalak üzemeltetésére ([1]).

Ezek alapján úgy tűnik, hogy az olasz hatóságok azért kívánták előírni a tizennyolc útvonal összességének működtetésére vonatkozó kötelezettséget, hogy a gyenge forgalmú útvonalak működtetésének vesztesége a legfontosabb útvonalak működtetésétől várt nyereségből finanszírozható legyen. Az ilyen keresztfinanszírozási mechanizmus ellentmond a 2408/92/EGK rendelet 4. cikkének.

e) A különösen magas összegű biztosíték szolgáltatása ugyancsak indokolatlan megkülönböztetést okozhat az érdekelt légi fuvarozók között, mivel közülük csak a legnagyobbak rendelkeznek az ilyen feltételek melletti garancia nyújtásának eszközeivel.

f) Az érdekelt fuvarozók számára megszabott nagyon rövid határidők – az előírásnak az Európai Unió Hivatalos Lapjában való közzétételét követő tizenöt nap a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének elvállalására, illetve huszonkét nap (2005. január 1-jétől számítva) a működés megkezdésére – a légi fuvarozók között indokolatlan megkülönböztetést idézhetnek elő. Ezek alapján egy, a szardíniai útvonalakon még jelen nem lévő légi fuvarozó számára lehetetlennek tűnik az előírt határidőn belül a jogi és adminisztratív intézkedések meghozatala és az ilyen működés megvalósításához szükséges források mobilizálása.

g) Az előírás 4.8. pontjában meghatározott azon kötelezettség, hogy az utasoknak kizárólag születési helyük (adott esetben Szardínia) vagy az ilyen személyek között fennálló családi kapcsolatok alapján kínáljanak kedvezményes menetdíjakat, valójában az állampolgárságon alapuló illegális megkülönböztetésnek tűnhet (lásd például a C-338/01 sz. Bizottság kontra Olaszország ügyet, [EBHT 2003., I-00721. o.]).

IV. **Eljárás**

(16) Annak ellenére, hogy a Bizottság szervezeti egységei több alkalommal felhívták az olasz hatóságok figyelmét e számos problémás tényezőre, és kifejezték kétségeiket azt illetően, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek előírása megfelel-e a 2408/92/EGK rendeletnek, az Olasz Köztársaság a közzététel mellett döntött.

(17) A közzététel óta több érdekelt fél fordult a Bizottsághoz, hogy nem hivatalosan ismertesse a közszolgáltatási kötelezettségek aránytalan és diszkriminatív jellegével kapcsolatos aggályait. A Bizottságot egyébként e kötelezettség jogszerűségét kétségbe vonó panasszal is megkereste egy magát megnevezni nem kívánó kérelmező.

(18) A fentiekre tekintettel, és a 2408/92/EGK rendelet 4. cikke (3) bekezdése értelmében, a Bizottság jogosult vizsgálatot indítani annak eldöntésére, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek előírása megengedhetetlen mértékben korlátozza-e egy vagy több légi útvonal fejlődését, annak érdekében, hogy eldönthesse, hogy az említett kötelezettségek továbbra is alkalmazandóak-e a szóban forgó útvonalakon,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Bizottság a 2408/92/EGK rendelet 4. cikke (3) bekezdésében meghatározott vizsgálat indításáról határozott annak eldöntése érdekében, hogy Szardínia repülőterei és a főbb olaszországi nemzeti repülőterek közötti közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozó előírás, amelyet az *Európai Unió Hivatalos Lapja* C sorozatának 306. számában 2004. december 10-én, tettek közzé, továbbra is alkalmazandó-e ezekre az útvonalakra.

2. cikk

(1) Az Olasz Köztársaság az e határozatról szóló értesítést követő egy hónapon belül köteles a Bizottságnak eljuttatni minden szükséges információt annak vizsgálatához, hogy az 1. cikkben meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek megfelelnek-e a 2408/92/EGK rendelet 4. cikkének.

(2) Különösen a következőket kell eljuttatni:

— Jogi elemzés a következményekre vonatkozóan, a légi szabadságjogoknak az európai légi fuvarozók összessége általi gyakorlását illetően az *Európai Unió Hivatalos Lapja* C sorozatának 306. számában 2004. december 10-én közzétett közszolgáltatási kötelezettségek hatálya alá tartozó útvonalak szempontjából, abban az esetben, ha e kötelezettségek ténylegesen teljesítésre kerülnek.

— Meg kell határozni különösen azt, hogy az olasz hatóságok így kizárólagos üzemeltetési jogot szándékoztak-e szerezni a tizennyolc útvonalra a kötelezettséget hivatalosan elfogadó légi fuvarozó(k) javára.

([1]) A 2408/92/EGK rendelet 4. cikke (1) bekezdése b) pont iv. alpontja.

— Jogi elemzés, amely a közösségi jog szempontjából támaszja alá az *Európai Unió Hivatalos Lapja* C sorozatának 306. számában 2004. december 10-én közzétett közszolgáltatási kötelezettségek előírásában foglalt különböző feltételeket.,

— „a Szardínián született személyek részére, akkor is, ha nem rendelkeznek szardíniai lakóhellyel, valamint a Szardínián született személyek házastársai és gyermekei" részére kedvezményes menetdíjak előírásának indokai.

— Az *Európai Unió Hivatalos Lapja* C sorozatának 284. számában 2000. október 7-én közzétett közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtására vonatkozó részletes mérleg.

— A szardíniai régiók és Olaszország többi részének azon régiói közötti gazdasági kapcsolatok részletes elemzése, amelyek az *Európai Unió Hivatalos Lapja* C sorozatának 284. számában 2000. október 7-én közzétett közszolgáltatási kötelezettségek hatálya alá tartoznak.

— A *Európai Unió Hivatalos Lapja* C sorozatának 306. számában 2004. december 10-én közzétett közszolgáltatási kötelezettségek hatálya alá tartozó szardíniai repülőterek és Olaszország többi részének repülőterei közötti jelenlegi légiközlekedési kínálat – beleértve a nem közvetlen járatokat is – részletes elemzése.

— Más közlekedési módok használatára, valamint e közlekedési módoknak a vizsgált igényeknek való megfelelelésre vonatkozó részletes elemzés.

— Az e kötelezettség hatálya alá tartozó valamennyi érintett útvonal esetében a jelenlegi légiközlekedési kereslet elemzése.

— Az e kötelezettség hatálya alá tartozó különböző szardíniai repülőterek közúti összeköttetéséhez szükséges utazási idők és járatsűrűségi feltételek pontos meghatározása.

— Az e kötelezettségek teljesítésével kapcsolatos helyzet és az e járatokat üzemeltető légi fuvarozó(k) kilétének meghatározása az e határozatról szóló értesítés napján.

— A légi fuvarozó(k) által közölt előrejelzések az üzemeltetésre vonatkozóan (utasforgalom, fuvardíj, pénzügyi előrejelzések stb.).

— Az e határozatról szóló értesítés napján a nemzeti bíróságokhoz benyújtott esetleges keresetek és a közszolgáltatási kötelezettségek előírásának jogi helyzete.

3. cikk

(1) Ennek a határozatnak az Olasz Köztársaság a címzettje.

(2) Az e határozatban foglalt rendelkezés az Európai Unió Hivatalos Lapjában kerül közzétételre.

Kelt Brüsszelben, 2005. március 3-án.

a Bizottság részéről

Jacques BARROT

alelnök