KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 1. august 2006

med det formål at indlede en undersøgelse i henhold til artikel 4, stk. 3, i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftrummet inden for Fællesskabet

(meddelt under nummer K(2006) 3516)

(2006/547/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftrummet inden for Fællesskabet [1], særlig artikel 4, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger:

I. **Baggrund**

(1) Den 27. januar 2006 og 28. februar 2006 forelagde Den Italienske Republik Kommissionen dekret nr. 35 og 36 fra det italienske ministerium for infrastruktur og transport af 29. december 2005 (offentliggjort i Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana den 11. januar 2006), hvorved der blev pålagt forpligtelse til offentlig tjeneste på i alt 16 ruter mellem Sardinien og de vigtigste nationale lufthavne, og Kommissionen blev anmodet om at offentliggøre en bekendtgørelse i *Den Europæiske Unions Tidende* i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, litra a), i forordning (EØF) nr. 2408/92.

(2) Den 24. marts 2006 offentliggjorde Kommissionen en bekendtgørelse om forpligtelse til offentlig tjeneste, jf. dekret nr. 35 (»bekendtgørelsen af 24. marts 2006«) [2] for følgende seks ruter:

— Alghero–Rom og Rom–Alghero

— Alghero–Milano og Milano–Alghero

— Cagliari–Rom og Rom–Cagliari

— Cagliari–Milano og Milano–Cagliari

— Olbia–Rom og Rom–Olbia

— Olbia–Milano og Milano–Olbia.

(3) Den 21. april 2006 offentliggjorde Kommissionen en anden bekendtgørelse om forpligtelse til offentlig tjeneste, jf. dekret nr. 36 (»bekendtgørelsen af 21. april 2006«) [3] for følgende ti ruter:

— Alghero–Bologna og Bologna–Alghero

— Alghero–Torino og Torino–Alghero

— Cagliari–Bologna og Bologna–Cagliari

— Cagliari–Torino og Torino–Cagliari

— Cagliari–Verona og Verona–Cagliari

— Cagliari–Napoli og Napoli–Cagliari

— Cagliari–Palermo og Palermo–Cagliari

— Olbia–Verona og Verona–Olbia

— Cagliari–Florence og Florence–Cagliari

— Olbia–Bologna og Bologna–Olbia.

[1] EFT L 240 af 24.8.1992, s. 8. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1).

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

[3] EUT C 93 af 21.4.2006, s. 13.

(4) Hovedelementerne i disse forpligtelser til offentlig tjeneste, der er offentliggjort i de to bekendtgørelser, er følgende:

— Hver af de 10 ruter, der omhandles i bekendtgørelsen af 21. april 2006, og de hertil hørende forpligtelser skal accepteres enkeltvis og fuldstændigt af det interesserede luftfartsselskab

— Ruteparret Alghero/Rom og Alghero/Milano (under ét) og ruteparret Olbia/Rom, Olbia/Milano (under ét) udgør en samlet pakke, som interesserede luftfartsselskaber skal acceptere fuldstændig, uden kompensation af nogen som helst art eller oprindelse. Ruterne Cagliari/Rom og Cagliari/Milano skal derimod accepteres enkeltvis og fuldstændigt af interesserede luftfartsselskaber uden kompensation af nogen som helst art eller oprindelse.

— Hvert enkelt luftfartsselskab (eller det primære luftfartsselskab), som påtager sig forpligtelserne til offentlig tjeneste, deponerer en endelig kaution som garanti for en korrekt gennemførelse og flyvningens kontinuitet. Denne garanti skal beløbe sig til mindst 5 % af den anslåede samlede omsætning, beregnet af ENAC — Ente Nazionale dell'Aviazione Civile (det italienske nationale civilluftfartsvæsen) — hvad angår planlagte ruteflyvninger i hver af de pågældende rutepakker. Den finansielle garanti udstedes til ENAC, som vil anvende sikkerheden til garanti for opfyldelse af forpligtelsen i tilfælde af ubegrundet ophør af den offentlige tjeneste, og den vil bestå af 50 % bankgaranti, som kan aktiveres ved den første anmodning, og 50 % forsikringsgaranti. For at undgå overkapacitet, der ville opstå, hvis flere luftfartsselskaber påtager sig en forpligtelse til offentlig tjeneste på samme rute, og i betragtning af de pågældende lufthavnes begrænsninger og infrastrukturelle forhold, har ENAC, efter høring af den selvstyrende region Sardinien, til opgave for i offentlighedens bedste interesse at gribe ind for at begrænse de accepterende selskabers driftsprogrammer og bringe dem i overensstemmelse med kravene om offentlighedens bevægelighed, der ligger til grund for den offentlige tjeneste. Denne indgriben skal tage udgangspunkt i en lige fordeling af ruterne og hyppighederne mellem de accepterende luftfartsselskaber, og også være baseret på transportmængden på de pågældende ruter (eller rutepakker), der er konstateret på hver af dem i den foregående toårsperiode.

— Den mindste hyppighed pr. dag, flyvetider og tilbudt kapacitet, der skal udbydes for hver rute, er specificeret under overskriften »2. FORPLIGTELSE TIL OFFENTLIG TJENESTE« i bekendtgørelserne af 24. marts 2006 og 21. april 2006.

— De anvendte luftfartøjers mindstekapacitet er fastsat i pkt. »3. FLYTYPER DER KAN ANVENDES PÅ DE FORSKELLIGE RUTER« i bekendtgørelserne af 24. marts 2006 og 21. april 2006.

— Prisstrukturen på alle berørte ruter er beskrevet under overskriften »4. BILLETPRISER« i bekendtgørelserne af 24. marts 2006 og 21. april 2006. I begge bekendtgørelsers pkt. 4.8 præciseres det i forbindelse med rabatpriserne, at de luftfartsselskaber, som driver de berørte ruter, er lovmæssigt forpligtet til at anvende de gunstige billetpriser (som anført under overskriften »4. BILLETPRISER«) som minimum til personer født på Sardinien, også selvom de ikke bor på Sardinien.

— Ifølge dekret nr. 35, der blev sendt til Kommissionen den 29. december 2005, offentliggjort i Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana den 11. januar 2006 og offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* den 24. marts 2006, skulle forpligtelsen til offentlig tjeneste på de pågældende ruter træde i kraft den 31. marts 2006 og udløbe den 30. marts 2009. Den 28. februar 2006 oplyste de italienske myndigheder imidlertid Kommissionen om, at de den 23. februar 2006 havde vedtaget et dekret, hvorved disse datoer er ændret til den 2. maj 2006 og den 1. maj 2009 (brev nr. 2321 fra den faste repræsentation). Det var disse datoer, der efterfølgende blev offentliggjort i EU-Tidende.

— Ifølge dekret nr. 36, der blev sendt til Kommissionen den 29. december 2005, offentliggjort i Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana den 11. januar 2006 og offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* den 21. april 2006, skulle ikrafttrædelsen og udløbet af forpligtelsen til offentlig tjeneste på de pågældende ruter fastlægges på et senere tidspunkt. Derfor indeholdt offentliggørelsen i EU-Tidende ikke nogen endelig start- og slutdato for forpligtelsen.

— De luftfartsselskaber, som har til hensigt at påtage sig forpligtelsen til offentlig tjeneste, skal fremlægge deres formelle godkendelse for den italienske kompetente myndighed senest 30 dage efter offentliggørelsen af forpligtelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

(5) Det bør bemærkes, at Den Italienske Republik forud for indførelsen af forpligtelsen til offentlig tjeneste ved denne beslutning havde indført en forpligtelse til offentlig tjeneste i kraft af dekreter af 1. august 2000 og 21. december 2000, på seks ruter mellem lufthavnene på Sardinien og i Rom og Milano. Disse forpligtelser er offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* den 7. oktober 2000 ([1]) (»bekendtgørelsen af 7. oktober 2000«). I medfør af artikel 4, stk. 1, litra d), i forordning (EØF) nr. 2408/92 blev de berørte ruter givet i udbud for at udvælge luftfartsselskaber med henblik på at give disse eneret på beflyvningen af ruterne samt en finansiel kompensation ([2]).

(6) Følgende luftfartsselskaber fik tilladelse til at beflyve ruterne i overensstemmelse med forpligtelsen til offentlig tjeneste:

— Alitalia på ruten: Cagliari–Rom.

— Air One på ruterne: Cagliari–Milano, Alghero–Milano og Alghero-Rom.

— Meridiana på ruterne: Olbia–Rom og Olbia–Milano.

(7) Denne ordning blev erstattet af forpligtelsen, som er indført ved det italienske dekret af 8. november 2004 og offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* af 10. december 2004 (»bekendtgørelsen af 10. december 2004«) ([3]). Efter en afgørelse i Lazios regionale forvaltningsdomstol den 17. marts 2005, hvorved dekretet af 8. november 2004 blev delvist ophævet, oplyste de italienske myndigheder Kommissionen om, at de havde »suspenderet« disse forpligtelser. Der blev offentliggjort en bekendtgørelse om dette i *Den Europæiske Unions Tidende* den 1. juli 2005 ([4]). Den 6. december 2005 oplyste de italienske myndigheder Kommissionen om, at dekretet af 8. november var blevet ophævet med virkning fra den 15. november 2004.

(8) Den 28. februar 2006 oplyste de italienske myndigheder Kommissionen om, at der blev vedtaget et dekret den 23. februar 2006 om ændring af dekret nr. 35 af 29. december 2005, hvorved dekreterne af 1. august 2000 og 21. december 2000 blev ophævet med virkning fra den 2. maj 2006.

(9) I en meddelelse til Kommissionen af 22. marts 2005 erklærede de italienske myndigheder, at forpligtelserne til offentlig tjeneste, der er offentliggjort i bekendtgørelsen af 7. oktober 2000, blev anvendt »på frivillig basis«. Dette var den første gang, de italienske myndigheder oplyste Kommissionen om, at disse forpligtelser til offentlig tjeneste fortsat blev anvendt.

II. **Vigtige aspekter af retsreglerne for forpligtelsen til offentlig tjeneste**

(10) Retsreglerne for forpligtelser til offentlig tjeneste er fastlagt i forordning (EØF) nr. 2408/92 (»forordningen«), som har til formål at definere betingelserne for anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for luftfartssektoren.

(11) Forpligtelsen til offentlig tjeneste defineres som en undtagelse fra princippet i forordningen, hvori det hedder, at »Medmindre andet følger af denne forordning, tillader den (de) berørte medlemsstat(er) EF-luftfartsselskaber at udøve trafikrettigheder på ruter inden for Fællesskabet« ([5]).

(12) Betingelserne for at kunne indføre en forpligtelse er fastsat i artikel 4. Denne fortolkes strengt under overholdelse af princippene om ikke-forskelsbehandling og proportionalitet. Den skal være behørigt begrundet ud fra kriterierne i denne artikel.

(13) Nærmere bestemt fastsættes det i retsreglerne om forpligtelse til offentlig tjeneste, at en medlemsstat kan indføre en forpligtelse vedrørende ruteflyvning til en lufthavn i et yderområde eller et udviklingsområde eller på en rute med ringe trafik til en regional lufthavn, hvis ruten betragtes som vital for den økonomiske udvikling i det område, hvor lufthavnen er beliggende, i det omfang det er nødvendigt for at sikre passende ruteflyvning på ruten i overensstemmelse med fastsatte krav med hensyn til kontinuitet, regelmæssighed, kapacitet og prisfastsættelse, som luftfartsselskaberne ikke ville have påtaget sig, hvis de alene skulle tilgodese deres kommercielle interesser.

([1]) EFT C 284 af 7.10.2000, s. 16.
([2]) EFT C 51 af 16.2.2001, s. 22.
([3]) EUT C 306 af 10.12.2004, s. 6.
([4]) EUT C 161 af 1.7.2005 s. 10.
([5]) Artikel 3, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 2408/92.

(14) Om ruteflyvningen på en rute er passende, vurderes af medlemsstaterne på grundlag af almene hensyn, muligheden for at anvende andre transportformer og disse transportformers evne til at opfylde det pågældende transportbehov, og den samlede virkning af indsatsen fra alle luftfartsselskaber, der beflyver eller agter at beflyve ruten.

(15) Der er fastsat en mekanisme med to faser i artikel 4: I en første fase (artikel 4, stk. 1, litra a)) indfører den berørte medlemsstat en forpligtelse til offentlig tjeneste på en eller flere ruter, og ruterne er åbne for alle EF-luftfartsselskaber, når blot de overholder de nævnte forpligtelser. Såfremt intet luftfartsselskab udtrykker ønske om at beflyve ruten i overensstemmelse med den forpligtelse til offentlig tjeneste, der gælder for ruten, kan medlemsstaten i en anden fase (artikel 4, stk. 1, litra d)) begrænse adgangen til denne rute til blot ét luftfartsselskab i en periode på indtil tre år, som kan forlænges. Luftfartsselskabet udvælges på grundlag af en udbudsrunde på fællesskabsplan. Det udvalgte luftfartsselskab kan derefter få udbetalt en finansiel ydelse for at opfylde forpligtelsen til offentlig tjeneste.

(16) Ifølge artikel 4, stk. 3, har Kommissionen beføjelse til at beslutte, om en indført forpligtelse til offentlig tjeneste fortsat skal gælde - beslutningen træffes på grundlag af en undersøgelse enten på anmodning af en medlemsstat eller på eget initiativ. Kommissionens beslutning meddeles Rådet og medlemsstaterne. Indbringer en medlemsstat beslutningen for Rådet, kan dette med kvalificeret flertal træffe anden afgørelse.

III. **Forhold, som rejser alvorlig tvivl om, hvorvidt den indførte forpligtelse til offentlig tjeneste mellem lufthavnene på Sardinien og de vigtigste nationale, italienske lufthavne er i overensstemmelse med artikel 4 i forordning (EØF) nr. 2408/92**

(17) I forordningens artikel 4, stk. 1, litra a), nævnes en række kumulative kriterier, som forpligtelser til offentlig tjeneste skal opfylde:

— Følgende type rute kan komme i betragtning: ruter til en lufthavn i et yderområde eller et udviklingsområde på dens område eller ruter med ringe trafik til en regional lufthavn på dens område.

— Det skal påvises, at hver rute er vital for den økonomiske udvikling i det område, hvor lufthavnen er beliggende.

— Det er vigtigt at overholde princippet om, at ruteflyvningen på en rute skal være passende, hvilket bl.a. vurderes ud fra, om der findes andre transportformer eller mulighed for alternative ruter.

(18) Derudover er forpligtelserne til offentlig tjeneste også underlagt de grundlæggende principper om proportionalitet og ikke-forskelsbehandling (se f.eks. Domstolens dom af 20. februar 2001 i sag C-205/99, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) m.fl. mod Administración General del Estado, Sml. 2001 I, s. 1271.

(19) I det foreliggende tilfælde findes der adskillige bestemmelser i bekendtgørelserne om forpligtelserne til offentlig tjeneste, der er offentliggjort i EU-Tidende på anmodning af Den Italienske Republik, hvor der hersker alvorlig tvivl om, hvorvidt de er i overensstemmelse med forordningens artikel 4. Navnlig skal følgende fremhæves:

— Der er ikke givet en tilstrækkelig redegørelse og begrundelse for den pågældende forpligtelses egnethed og proportionalitet i forhold til det mål, som søges opfyldt.

— Det forekommer ikke indlysende, at de ruter, som er omfattet af forpligtelsen til offentlig tjeneste, skulle være vitale for den økonomiske udvikling i de områder af Sardinien, hvor de pågældende lufthavne befinder sig; navnlig i betragtning af:

— De berørte ruters art og antal.

— De øvrige luftruter, hvormed der kan sikres en passende og regelmæssig beflyvning af de berørte lufthavne, idet der findes et tilfredsstillende antal ruter mellem de vigtigste italienske tilslutningslufthavne og Sardinien.

— Forholdet mellem forpligtelserne til offentlig tjeneste og trafikken mellem de forskellige lufthavne, der berøres af de nye ruter.

(20) Kravet om, at de interesserede luftfartsselskaber skal beflyve seks af de ruter, der er omfattet af forpligtelsen, som et samlet hele, kan virke særligt indskrænkende for den fri udveksling af tjenesteydelser. Kravet har tilsyneladende ingen hjemmel i forordningens artikel 4, stk. 1, og det kunne være i modstrid med principperne om proportionalitet og ikke-forskelsbehandling af følgende årsager:

— Der er ikke slået fast, at sammenkædningen af disse ruter er vital for den økonomiske udvikling i de områder af Sardinien, hvor de pågældende lufthavne befinder sig.

— Der findes tilsyneladende ikke et indlysende retsgrundlag eller en driftsmæssig begrundelse for disse sammenkædninger (f.eks. de pågældende lufthavnes geografiske beliggenhed), idet der ikke ydes kompensation for opfyldelsen af de pågældende forpligtelser.

— Der er risiko for uberettiget forskelsbehandling af luftfartsselskaber, hvoraf alene de største har mulighed for at operere på disse vilkår.

(21) I begge bekendtgørelsers pkt. 1.6. åbnes der mulighed for, at hvis flere luftfartsselskaber accepterer en forpligtelse til offentlig tjeneste på samme rute, har ENAC til opgave »at gribe ind« »for at undgå overkapacitet« ved at sikre en »lige fordeling af ruterne og hyppighederne« af flyafgange blandt de berørte luftfartsselskaber. Dette har tilsyneladende ingen hjemmel i forordningens artikel 4, stk. 1, og det kunne være i modstrid med artikel 3, stk. 1, idet det begrænser luftfartsselskaberne ret til frit at vælge, på hvilke ruter og med hvilken hyppighed de ønsker at flyve. Desuden tyder eksistensen af »overkapacitet« på, at myndighedsindgriben ikke er nødvendig for at sikre, at transportselskaberne opfylder de basale transportbehov.

(22) Kravet i begge bekendtgørelsers pkt. 4.8 om at tilbyde rabatpriser til passagerer alene på grund af deres fødested (i dette tilfælde på Sardinien), har tilsyneladende ingen lovmæssig hjemmel og kan udgøre ulovlig indirekte forskelsbehandling på grund af nationalitet (se eksempelvis sag C-388/01, Kommissionen mod Italien, Sml. 2003 I, s. 721).

(23) Der er ikke givet en tilstrækkelig forklaring, hvormed det begrundes:

— hvorfor prisstrukturerne er så forskellige, når de sammenlignes med forpligtelsen til offentlig tjeneste, som blev offentliggjort i bekendtgørelsen af 10. december 2004. Det specificeres nu, at henvisninger til Rom og Milano skal tolkes som henvisninger til deres lufthavnssystemer, hvilket er ensbetydende med, at de luftfartsselskaber, der ikke accepterer forpligtelsen til offentlig tjeneste, ikke kan drive virksomhed fra nogen af lufthavnene i disse systemer.

— hvorfor 50 % af forbindelserne mellem lufthavnene på Sardinien og Rom/Milano skal foretages fra og til Fiumicino og fra og til Milano.

IV. **Procedure**

(24) Trods det, at Kommissionen henledte de italienske myndigheders opmærksomhed på de mange problematiske forhold og udtrykte tvivl om, hvorvidt bekendtgørelserne vedrørende forpligtelserne til offentlig tjeneste opfylder forordningen, besluttede Den Italienske Republik at offentliggøre dem.

(25) Efter offentliggørelsen har flere interesserede parter kontaktet Kommissionen for uformelt at tilkendegive deres betænkeligheder ved og klage over den forskelsbehandling og manglende proportionalitet, der kendetegner forpligtelsen til offentlig tjeneste.

(26) I lyset af de ovennævnte forhold og i medfør af forordningens artikel 4, stk. 3, kan Kommissionen indlede en undersøgelse af, om udviklingen på en eller flere af de berørte ruter begrænses i urimelig grad af indførelsen af forpligtelsen til offentlig tjeneste, for at kunne beslutte, om indførelsen af den nævnte forpligtelse fortsat skal gælde for de berørte ruter.

(27) Den 9. marts 2006 anmodede Kommissionen i overensstemmelse med forordningens artikel 12 de italienske myndigheder om at forelægge visse oplysninger angående de pågældende forpligtelser til offentlig tjeneste. De italienske myndigheders svar af 22. marts 2006 var ikke fyldestgørende —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Kommissionen beslutter at indlede undersøgelsen i henhold til artikel 4, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 2408/92 for at konstatere, om indførelsen af forpligtelsen til offentlig tjeneste mellem lufthavnene på Sardinien og de vigtigste nationale, italienske lufthavne, som er offentliggjort på anmodning af Den Italienske Republik i *Den Europæiske Unions Tidende* C 72 af 24. marts 2006 og C 93 af 21. april 2006, fortsat skal gælde for disse ruter.

Artikel 2

1. Inden en måned efter meddelelsen af denne beslutning forelægger Den Italienske Republik Kommissionen alle de oplysninger, som er nødvendige for at kunne undersøge, om den i artikel 1 nævnte forpligtelse til offentlig tjeneste er i overensstemmelse med artikel 4 i forordning (EØF) nr. 2408/92.

2. Blandt andet forelægges følgende:

— En udførlig redegørelse for de socioøkonomiske mål, der tilstræbes opfyldt med pålæggelsen af den i artikel 1 omhandlede forpligtelse til offentlig tjeneste og en begrundelse for, at sådanne forpligtelser er egnede og står i forhold til de formål, der søges opfyldt — navnlig hvad angår de ti nye ruter, der ikke er omfattet af bekendtgørelsen af 7. oktober 2000.

— En udførlig redegørelse for den praktiske gennemførelse af de påtænkte foranstaltninger med henblik på at undgå »overkapacitet«, hvis flere luftfartsselskaber påtager sig en forpligtelse til offentlig tjeneste på samme rute, jf. pkt. 1.6. i de to bekendtgørelser, der omhandles i artikel 1, og en begrundelse for foranstaltningerne på baggrund af artikel 4, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 2408/92.

— En juridisk analyse med baggrund i fællesskabsretten, hvor der gives en begrundelse for de forskellige betingelser i den i artikel 1 omhandlede forpligtelse til offentlig tjeneste, og navnlig:

  — En begrundelse for at anvende rabatpriser til personer født på Sardinien, selvom de ikke bor på Sardinien, navnlig i lyset af de allerede eksisterende rabatordninger til studenter, som hører ind under denne passagerkategori.

  — En redegørelse for, hvordan kravet om at være født på Sardinien for at kunne opnå rabatpriser vil blive håndhævet i praksis.

  — En begrundelse for kravet om at fremlægge sikkerhed for opfyldelsen og for metoden, hvorved beløbet er fastlagt.

  — En begrundelse for forskellene mellem billetprisstrukturerne i den nye forpligtelse og i den forpligtelse, der blev offentliggjort den 10. december 2004.

  — En redegørelse for årsagerne til, at forpligtelsen til offentlig tjeneste gælder for Roms og Milanos lufthavnssystemer og ikke for individuelle lufthavne i disse systemer, og årsagerne til at 50 % af forbindelserne mellem lufthavnene på Sardinien og Rom/Milano skal foretages fra og til Fiumicino og fra og til Milano-Linate.

  — Retsgrundlaget og begrundelsen for at sammenkæde de følgende rutepar i pakker:

    — Alghero–Rom, Rom–Alghero, Alghero–Milano og Milano–Alghero og

    — Olbia–Rom, Rom–Olbia, Olbia–Milano og Milano–Olbia.

  — En detaljeret analyse af de økonomiske forbindelser mellem regionerne på Sardinien og i resten af Italien omkring de lufthavne, som er omfattet af forpligtelsen til offentlig tjeneste, der er omhandlet i artikel 1.

  — En detaljeret analyse af de ruteflyvninger, som p.t. tilbydes mellem de lufthavne på Sardinien og i resten af Italien, der er omfattet af de i artikel 1 omhandlede forpligtelser til offentlig tjeneste, herunder også udbuddet af indirekte flyafgange, samt en angivelse af, hvornår dekret nr. 36 trådte i kraft.

  — En detaljeret analyse af mulighederne for at benytte andre transportformer og disse transportformers kapacitet med henblik på at opfylde transportbehovet.

— En analyse af den aktuelle efterspørgsel efter flyvninger på hver rute, som er omfattet af disse forpligtelser, herunder driftsprognoser (passagerer, gods, finansielle prognoser osv.) fra luftfartsselskabet eller luftfartsselskaberne.

— En præcis beskrivelse af den nødvendige rejsetid og kravene til afgange for med vejtransport at forbinde de sardinske lufthavne, som er omfattet af denne forpligtelse.

— En beskrivelse af, i hvilket omfang disse forpligtelser er opfyldt på dagen for meddelelsen af denne beslutning og angivelse af det eller de luftfartsselskaber, som driver ruterne i henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste.

— Eventuelle søgsmål, som måtte være indbragt for de nationale retsinstanser på dagen for meddelelsen af denne beslutning, og de juridiske forhold vedrørende indførelsen af forpligtelsen til offentlig tjeneste.

— En redegørelse for, om de forpligtelser til offentlig tjeneste, der er offentliggjort i bekendtgørelsen af 7. oktober 2000, fortsat fandt anvendelse efter suspenderingen og ophævelsen af de forpligtelser, der er offentliggjort i bekendtgørelsen af 10. december 2004, og — i givet fald — på hvilket retsgrundlag, samt for årsagerne til, at de italienske myndigheder ikke omgående oplyste Kommissionen herom.

Artikel 3

1. Denne beslutning er rettet til Den Italienske Republik.

2. Denne beslutning offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Udfærdiget i Bruxelles, den 1. august 2006.

På Kommissionens vegne

Jacques BARROT

Næstformand