KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 1. August 2006

über die Einleitung der Untersuchung gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2006) 3516)

(2006/547/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992, über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs [1], insbesondere auf die Artikel 4 Absatz 3 und 12,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. **Sachverhalt**

(1) Am 27. Januar bzw. 28. Februar 2006 übermittelte die Italienische Republik der Kommission die Erlasse Nr. 35 und 36 des Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr vom 29. Dezember 2005 (in der Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana veröffentlicht am 11. Januar 2006) zur Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen (OSP) für insgesamt 16 Strecken zwischen Sardinien und den wichtigsten nationalen Flughäfen und ersuchte die Kommission um Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92.

(2) Am 24. März 2006 veröffentlichte die Kommission die durch den Erlass Nr. 35 für folgende sechs Strecken auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (die „Veröffentlichung vom 24. März 2006“) [2]:

— Alghero–Rom und Rom–Alghero

— Alghero–Mailand und Mailand–Alghero

— Cagliari–Rom und Rom–Cagliari

— Cagliari–Mailand und Mailand–Cagliari

— Olbia–Rom und Rom–Olbia

— Olbia–Mailand und Mailand–Olbia

(3) Am 21. April 2006 veröffentlichte die Kommission die durch den Erlass Nr. 36 für folgende zehn Strecken auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (die „Veröffentlichung vom 21. April 2006“) [3]:

— Alghero–Bologna und Bologna–Alghero

— Alghero–Turin und Turin–Alghero

— Cagliari–Bologna und Bologna–Cagliari

— Cagliari–Florence und Florence–Cagliari

— Cagliari–Turin und Turin–Cagliari

— Cagliari–Verona und Verona–Cagliari

— Cagliari–Neapel und Neapel–Cagliari

— Cagliari–Palermo und Palermo–Cagliari

— Olbia–Verona und Verona–Olbia

— Olbia-Bologna und Bologna-Olbia.

[1] ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 8. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 284 vom 31.10.2003, S. 1).

[2] ABl. C 72 vom 24.3.2006, S. 4.

[3] ABl. C 93 vom 21.4.2006, S. 13.

(4) Die Verpflichtungen in den beiden Veröffentlichungen weisen folgende Hauptmerkmale auf:

— Jede der zehn Strecken in der Veröffentlichung vom 21. April 2006 und die dafür auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen müssen von dem betreffenden Luftfahrtunternehmen einzeln akzeptiert werden.

— Die beiden Streckenpaare Alghero–Rom und Alghero–Mailand (zusammen) sowie Olbia–Rom und Olbia–Mailand (zusammen) stellen jeweils ein untrennbares Ganzes dar und sind als solches von den betreffenden Luftfahrtunternehmen ohne Ausgleichsleistung zu akzeptieren. Die Strecken Cagliari–Rom und Cagliari–Mailand werden dagegen getrennt behandelt und sind von den betreffenden Luftfahrtunternehmen einzeln ohne Ausgleichsleistung zu akzeptieren.

— Jedes einzelne Luftfahrtunternehmen (oder auftraggebende Luftfahrtunternehmen), das die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen akzeptiert, hat eine Leistungsgarantie zur Gewährleistung der ordnungsgemäßen Ausführung und Kontinuität des Flugbetriebs in Höhe von mindestens fünfzehn Millionen EUR zu übernehmen. Die Garantie beträgt mindestens 5 % des Gesamtumsatzes auf den betreffenden Strecken, der vom italienischen Amt für Zivilluftfahrt (Ente Nazionale dell'Aviazione Civile, ENAC) veranschlagt wird. Die Garantie wird zugunsten des ENAC geleistet, das damit im Fall einer ungerechtfertigten Einstellung des Flugbetriebs dessen Kontinuität gewährleistet. Sie besteht zu jeweils 50 % aus einer auf erste Anforderung zahlbaren Bankgarantie und einer Versicherungsgarantie. Um bei der Bedienung einer Strecke durch mehrere Luftfahrtunternehmen Überkapazitäten aufgrund infrastrukturbedingter Engpässe auf den betreffenden Flughäfen zu vermeiden, ist das ENAC beauftragt, im öffentlichen Interesse auf Veranlassung der Autonomen Region Sardinien die vorgesehenen Flüge der einwilligenden Luftfahrtunternehmen an die mit den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verfolgten Mobilitätsziele anzupassen. Dabei sind die Strecken und Frequenzen unter den einwilligenden Luftfahrtunternehmen gerecht aufzuteilen, und zwar auf Grundlage ihres jeweiligen Fluggastaufkommens auf den betreffenden Strecken (oder Streckenbündeln) in den beiden Vorjahren.

— Die Mindestanzahl der Frequenzen, die Flugpläne und die angebotene Kapazität für jede Strecke sind unter „2. Beschreibung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen" der Veröffentlichungen vom 24. März und 21. April 2006 genannt.

— Die Mindestkapazitäten der eingesetzten Flugzeuge sind unter „3. Fluggerät" der Veröffentlichungen vom 24. März und 21. April 2006 genannt.

— Die Tarifstruktur für alle betreffenden Strecken ist unter „4. Tarife" der Veröffentlichungen vom 24. März und 21. April 2006 genannt. Hinsichtlich vergünstigter Tarife ist unter Ziffer 4.8 beider Veröffentlichungen präzisiert, dass die auf den betreffenden Strecken tätigen Unternehmen gesetzlich verpflichtet sind, zumindest für auf Sardinien geborene Personen, auch wenn sie dort nicht wohnhaft sind, vergünstigte Tarife (präzisiert unter „4. Tarife") anzuwenden.

— Gemäß dem der Kommission am 29. Dezember 2005 übermittelten und am 24. März 2006 im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlichten Erlass Nr. 35 (veröffentlicht in der Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana am 11. Januar 2006) gelten die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für die betreffenden Strecken vom 31. März 2006 bis 30. März 2009. Am 28. Februar 2006 unterrichteten die italienischen Behörden die Kommission jedoch über die Annahme eines Erlasses am 23. Februar 2006 (Schreiben der Ständigen Vertretung mit Protokollnr. 2321), durch den diese Daten in 2. Mai 2006 und 1. Mai 2009 geändert werden. Diese Daten wurden anschließend im Amtsblatt veröffentlicht.

— Gemäß dem der Kommission am 29. Dezember 2005 übermittelten und am 21. April 2006 im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlichten Erlass Nr. 36 (veröffentlicht in der Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana am 11. Januar 2006) sollten die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für die betreffenden Strecken zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt werden. Daher enthielt die Veröffentlichung im Amtsblatt keine definitiven Daten für Beginn und Ende der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.

— Die Luftfahrtunternehmen, die die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen akzeptieren möchten, haben binnen dreißig Tagen nach Veröffentlichung der Auferlegung dieser Verpflichtungen im *Amtsblatt der Europäischen Union* der zuständigen italienischen Behörde die förmliche Annahme mitzuteilen.

(5) Vor der Auferlegung der in dieser Entscheidung genannten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen hatte die Italienische Republik durch die Erlasse vom 1. August 2000 und vom 21. Dezember 2000 gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen für sechs Strecken zwischen sardischen Flughäfen und den Flughäfen von Rom und Mailand auferlegt. Diese Verpflichtungen wurden am 7. Oktober 2000 im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* ([1]) veröffentlicht („Veröffentlichung vom 7. Oktober 2000"). Gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 waren die betreffenden Strecken Gegenstand einer Ausschreibung zur Auswahl der Luftfahrtunternehmen, die die Genehmigung zur ihrer ausschließlichen Bedienung mit finanziellem Ausgleich erhalten sollten ([2]).

(6) Damals erhielten folgende Luftfahrtunternehmen die Genehmigung zur Durchführung des Flugverkehrs unter Beachtung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen:

— Alitalia auf der Strecke: Cagliari–Rom.

— Air One auf den Strecken: Cagliari–Mailand, Alghero–Mailand und Alghero–Rom.

— Meridiana: Olbia–Rom und Olbia–Mailand.

(7) Diese Vereinbarungen wurden durch die mit Erlass der Italienischen Republik vom 8. November 2004 auferlegten und im *Amtsblatt der Europäischen Union* am 10. Dezember 2004 veröffentlichten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (die „Veröffentlichung vom 10. Dezember 2004") ([3]) geändert. Nach einer Entscheidung des Regionalen Verwaltungsgerichts von Latium vom 17. März 2005, durch die der Erlass vom 8. November 2004 teilweise aufgehoben wurde, teilten die italienischen Behörden der Kommission mit, sie hätten diese Verpflichtungen „ausgesetzt". Dies wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* vom 1. Juli 2005 veröffentlicht ([4]). Am 6. Dezember 2005 teilten die italienischen Behörden der Kommission mit, dass der Erlass vom 8. November 2004 mit Wirkung vom 15. November 2004 aufgehoben worden sei.

(8) Am 28. Februar 2006 unterrichteten die italienischen Behörden die Kommission von der am 23. Februar 2006 erfolgten Annahme eines Erlasses zur Änderung des Erlasses Nr. 35 vom 29. Dezember 2005, wodurch die Erlasse vom 1. August 2000 und 21. Dezember 2000 mit Wirkung vom 2. Mai 2006 aufgehoben werden.

(9) In einer Mitteilung an die Kommission vom 22. März 2005 erklärten die italienischen Behörden, die in der Veröffentlichung vom 7. Oktober 2000 genannten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen würden „auf freiwilliger Basis" angewandt. Damit teilten die italienischen Behörden der Kommission erstmals mit, dass diese gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen noch immer angewandt wurden.

II. **Grundlegende Bestandteile des Rechts der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen**

(10) Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sind durch die Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 („die Verordnung") rechtlich geregelt, in der die Bedingungen für die Anwendung des Grundsatzes der Dienstleistungsfreiheit im Luftverkehrssektor festgelegt sind.

(11) Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sind definiert als Ausnahme vom Grundsatz der Verordnung, demzufolge „Vorbehaltlich dieser Verordnung (…) Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft von den betroffenen Mitgliedstaaten die Genehmigung erteilt (wird), Verkehrsrechte auf Strecken in der Gemeinschaft auszuüben" ([5]).

(12) Die Bedingungen für ihre Auferlegung sind in Artikel 4 festgelegt. Sie werden streng und unter Einhaltung der Grundsätze der Nichtdiskriminierung und der Verhältnismäßigkeit ausgelegt. Sie müssen auf der Grundlage der in diesem Artikel genannten Kriterien angemessen gerechtfertigt sein.

(13) Danach kann ein Mitgliedstaat gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Linienflugverkehr zu einem Flughafen, der ein Rand- oder Entwicklungsgebiet bedient, oder auf einer wenig frequentierten Strecke zu einem Regionalflughafen wobei die jeweilige Strecke für die wirtschaftliche Entwicklung des Gebiets, in dem der Flughafen liegt, als unabdingbar gilt auferlegen, sofern diese Verpflichtungen erforderlich sind, damit der Flugverkehr auf der betreffenden Strecke in Bezug auf Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Preisgestaltung festen Standards genügt, die das Luftfahrtunternehmen unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht einhalten würde.

([1]) ABl. C 284 vom 7.10.2000, S. 16.
([2]) ABl. C 51 vom 16.2.2001, S. 22.
([3]) ABl. C 306 vom 10.12.2004, S. 6.
([4]) ABl. C 161 vom 1.7.2005, S. 10.
([5]) Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92.

(14) Die Angemessenheit der Linienflugdienste wird von den Mitgliedstaaten bewertet unter Berücksichtigung des öffentlichen Interesses, der Möglichkeit, auf andere Verkehrsarten zurückzugreifen, der Kapazität dieser Verkehrsarten im Hinblick auf den Bedarf sowie des Angebots aller Luftfahrtunternehmen zusammen, die diese Strecke bedienen oder zu bedienen beabsichtigen.

(15) Artikel 4 sieht zwei Phasen vor: in der ersten Phase (Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a) erlegt der betreffende Mitgliedstaat die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für eine oder mehrere Strecken auf, deren Bedienung allen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft offen steht, sofern sie die genannten Verpflichtungen einhalten. Ist kein Luftfahrtunternehmen bereit, die Strecke entsprechend den bestehenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu bedienen, so kann der Mitgliedstaat in eine zweite Phase eintreten (Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d), in der der Zugang zu dieser Strecke für die Dauer von bis zu drei Jahren (kann verlängert werden) einem einzigen Luftfahrtunternehmen vorbehalten bleibt. Dieses Luftfahrtunternehmen wird im Rahmen einer Ausschreibung der Gemeinschaft ausgewählt. Das benannte Luftfahrtunternehmen kann einen finanziellen Ausgleich für die Bedienung der Strecke unter Einhaltung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erhalten.

(16) Gemäß Artikel 4 Absatz 3 kann die Kommission nach einer auf Antrag eines Mitgliedstaats oder auf eigene Initiative durchgeführten Untersuchung entscheiden, ob die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen weiterhin gelten sollen. Die Entscheidung der Kommission wird dem Rat und den Mitgliedstaaten mitgeteilt. Der Rat kann, wenn er von einem Mitgliedstaat befasst wird, mit qualifizierter Mehrheit anders entscheiden.

III. **Faktoren, die geeignet sind, ernsthaften Zweifel daran zu wecken, dass die auf Strecken zwischen sardischen Flughäfen und den wichtigsten nationalen Flughäfen Italiens auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen mit Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 konform sind:**

(17) In Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung werden eine Reihe von Kriterien genannt, denen die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entsprechen müssen:

— Die Art der in Betracht kommenden Strecken: es handelt sich um Strecken zu einem Flughafen, der ein Rand- oder Entwicklungsgebiet seines Hoheitsgebiet bedient, oder auf einer wenig frequentierten Strecke zu einem Regionalflughafen seines Hoheitsgebiets.

— Die Unabdingbarkeit jeder Strecke für die wirtschaftliche Entwicklung des Gebiets, in dem der Flughafen liegt, ist nachzuweisen.

— Der Grundsatz der Angemessenheit, der insbesondere im Hinblick auf das Vorhandensein anderer Verkehrsarten oder möglicher Ersatzstrecken bewertet wird, muss beachtet werden.

(18) Außerdem müssen die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen die Grundprinzipien der Verhältnismäßigkeit und Nichtdiskriminierung einhalten (siehe beispielsweise die Rechtssache C-205/99 Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) und andere gegen Administración General del Estado (2001) Slg. S. I-01271).

(19) Im Beispielsfall enthalten die auf Antrag der Republik Italien im Amtsblatt veröffentlichten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen mehrere Bestimmungen, die ernsthaften Zweifel daran wecken, ob diese Verpflichtungen mit Artikel 4 der Verordnung vereinbar sind. Insbesondere gilt Folgendes:

— Es wurde keine angemessene Erklärung vorgelegt, durch die die Angemessenheit und Verhältnismäßigkeit der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in Bezug auf das angestrebte Ziel vorgelegt.

— Es ist nicht offenkundig, dass die von der Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betroffenen Strecken unabdingbar für die wirtschaftliche Entwicklung der sardischen Gebiete sind, in denen sich die betreffenden Flughäfen befinden; dies betrifft vor allem:

— Art und Anzahl der betreffenden Strecken

— das Bestehen von Ersatzstrecken, die eine angemessene und ununterbrochene Bedienung der betreffenden Flughäfen über die mit Sardinien in zufriedenstellender Weise verbundenen wichtigsten italienischen Luftkreuze sicherstellen

— Das Verhältnis zwischen den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und dem Verkehr zwischen den einzelnen, von den neuen Strecken betroffenen Flughäfen.

(20) Die den interessierten Luftfahrtunternehmen auferlegte Verpflichtung, sechs von den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betroffene Strecken als Paket zu bedienen, kann eine erhebliche Einschränkung des Grundsatzes der Dienstleistungsfreiheit darstellen. Sie scheint nicht auf Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung zu beruhen und könnte im Gegensatz zu den Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit und der Diskriminierungsfreiheit stehen. Dies betrifft vor allem Folgendes:

— die nicht belegte Unabdingbarkeit der Bündelung dieser Strecken für die wirtschaftliche Entwicklung der sardischen Gebiete, in denen sich die betreffenden Flughäfen befinden

— das Fehlen einer offensichtlichen Rechtsgrundlage oder betrieblichen Rechtfertigung dieser Bündelung (z. B. aufgrund der geografischen Lage der betreffenden Flughäfen), da sich die Auferlegung auf nichtvergütete gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen bezieht.

— das Risiko einer ungerechtfertigten Diskriminierung zwischen Luftfahrtunternehmen, von denen nur die zwei größten über die Mittel zur Bedienung der Strecken unter diesen Bedingungen verfügen.

(21) Für die unter Ziffer 1.6 beider Veröffentlichungen genannte Möglichkeit, wonach das ENAC, um bei der Bedienung einer Strecke durch mehrere Luftfahrtunternehmen gemäß gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen „Überkapazitäten" zu vermeiden, „Strecken und Frequenzen aufteilen" und „Flugpläne anpassen" kann, bietet Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung keine Rechtsgrundlage. Sie könnte sogar gegen Artikel 3 Absatz 1 verstoßen, sofern diese Maßnahmen die Freiheit jedes Luftfahrtunternehmens, die zu bedienenden Strecken und Frequenzen frei zu wählen, einschränken. Darüber hinaus scheinen die „Überkapazitäten" darauf hinzudeuten, dass kein Bedarf an einem ordnungspolitischen Eingreifen besteht, um zu gewährleisten, dass die Verkehrsunternehmen die Nachfrage erfüllen.

(22) Die unter Ziffer 4.8 beider Veröffentlichungen genannte Verpflichtung, Fluggästen allein wegen ihres Geburtsorts (in diesem Fall auf Sardinien) vergünstigte Tarife anzubieten, scheint keinem berechtigten Anliegen zu entsprechen und kann wie eine ungerechtfertigte Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit erscheinen (siehe beispielsweise die Rechtssache C-388/01 Kommission gegen Italien (2003) Slg. S. I-00721).

(23) Keine angemessene Erklärung wurde abgegeben, um zu begründen, warum:

— Die Tarifstrukturen im Vergleich zu den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in der Veröffentlichung vom 10. Dezember 2004 so unterschiedlich sind. Es ist nun klargestellt, dass Verweise auf Rom und Mailand als Verweise auf ihre jeweiligen Flughafen-Systeme zu verstehen sind, d. h. Luftfahrtunternehmen, die die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht akzeptieren, können keinen zu diesen Systemen zählenden Flughafen bedienen.

— 50 % der Flüge zwischen sardischen Flughäfen, Rom und Mailand müssen von und nach Fiumicino und Mailand durchgeführt werden.

IV. **Verfahren**

(24) Trotz Aufforderung durch die Kommissionsdienststellen, die die italienischen Behörden auf zahlreiche Probleme aufmerksam gemacht und ihre Zweifel an der Vereinbarkeit der auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen mit der Verordnung zum Ausdruck gebracht haben, hat die Republik Italien beschlossen, diese zu veröffentlichen.

(25) Seit der Veröffentlichung haben mehrere interessierte Parteien bei der Kommission informell ihre Besorgnis und Beschwerden über den unverhältnismäßigen und diskriminierenden Charakter der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zum Ausdruck gebracht.

(26) Angesichts der vorstehenden Ausführungen und gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung kann die Kommission eine Untersuchung einleiten um festzustellen, ob der Zugang zu einer oder mehreren Strecken in unvertretbarer Weise durch diese Verpflichtungen eingeschränkt wird und um zu entscheiden, ob die genannten Verpflichtungen für diese Strecken weiter gelten dürfen.

(27) Am 9. März 2006 hat die Kommission die italienischen Behörden aufgefordert, gemäß Artikel 12 der Verordnung bestimmte Auskünfte zu den betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu erteilen. Die Antwort der italienischen Behörden vom 22. März 2006 war unvollständig —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Kommission entscheidet, die Untersuchung gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 einzuleiten, um festzustellen, ob die auf Ersuchen der Republik Italien im *Amtsblatt der Europäischen Union* C 72 vom 24. März 2006 und C 93 vom 21. April 2006, veröffentliche Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zwischen den sardischen Flughäfen und den wichtigsten nationalen Flughäfen Italiens weiterhin gelten soll.

Artikel 2

(1) Die Republik Italien hat der Kommission binnen eines Monats nach Bekanntgabe dieser Entscheidung alle zur Prüfung der Konformität der in Artikel 1 genannten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen mit Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 erforderlichen Angaben zu übermitteln.

(2) Insbesondere sind zu übermitteln:

— Eine detaillierte Erläuterung der mit der Auferlegung der in Artikel 1 genannten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verfolgten sozioökonomischen Ziele sowie eine Rechtfertigung dahingehend, inwiefern diese Verpflichtungen im Hinblick auf das Erreichen dieses Ziels angemessen und verhältnismäßig sind — vor allem in Bezug auf die 10 neuen Strecken, die nicht von der Veröffentlichung vom 7. Oktober 2000 erfasst sind.

— Eine detaillierte Erläuterung, wie die unter Ziffer 1.6 beider Veröffentlichungen (siehe Artikel 1) genannten Maßnahmen zur Vermeidung von „Überkapazitäten", falls mehrere Luftfahrtunternehmen eine Strecke, für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt wurden, bedienen wollen, in der Praxis aussehen sowie ihre Rechtfertigung gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92.

— Eine rechtliche Analyse in Bezug auf das Gemeinschaftsrecht, durch die die verschiedenen Bedingungen der in Artikel 1 genannten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gerechtfertigt sind, insbesondere:

  — Die Rechtfertigung für die Anwendung vergünstigter Tarife für auf Sardinien geborene Personen, auch wenn sie nicht dort wohnhaft sind, insbesondere im Hinblick auf die bereits verfügbaren vergünstigten Flüge für Studenten, die zu dieser Gruppe von Fluggästen zählen.

  — Eine Erläuterung, wie das Erfordernis der Geburt auf Sardinien als Voraussetzung für den vergünstigten Tarif in der Praxis durchgesetzt wird.

  — Die Rechtfertigung dafür, dass durch die Verpflichtung die Leistungsgarantie übernommen wird, und die Methode zur Festlegung des entsprechenden Betrags.

  — Die Rechtfertigung der Unterschiede zwischen den neuen Tarifstrukturen und den durch die am 10. Dezember 2004 veröffentlichten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auferlegten Tarifstrukturen.

— Eine Erläuterung der Gründe dafür, dass die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für die Flughafensysteme von Rom und Mailand gelten statt für einzelne Flughäfen innerhalb dieser Systeme, sowie der Gründe, aus denen 50 % der Verbindungen zwischen sardischen Flughäfen, Rom und Mailand von und nach Fiumicino und Mailand-Linate durchgeführt werden müssen.

— Die Rechtsgrundlage und die Rechtfertigung für die Bündelung folgender Streckenpaare:

  — Alghero–Rom, Rom–Alghero, Alghero–Mailand und Mailand–Alghero und

  — Olbia–Rom, Rom–Olbia, Olbia–Mailand und Mailand–Olbia.

— Eine ausführliche Analyse der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den Gebieten Sardiniens und den Gebieten im übrigen Italien, in denen sich die von den in Artikel 1 genannten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betroffenen Flughäfen befinden.

— Eine ausführliche Analyse des derzeitigen Luftverkehrsangebots zwischen den sardischen Flughäfen und den Flughäfen im übrigen Italien, die von den in Artikel 1 genannten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betroffen sind, einschließlich der Direktflüge, sowie Angabe, wann der Erlass Nr. 36 in Kraft getreten ist.

— Eine ausführliche Analyse der Möglichkeit, auf andere Verkehrsarten zurückzugreifen sowie der Kapazität dieser Verkehrsarten angesichts des bestehenden Bedarfs.

— Eine Analyse der derzeitigen Luftverkehrsnachfrage für jede Strecke, für die diese Verpflichtungen gelten, einschließlich der von dem oder den Luftfahrtunternehmen mitgeteilten voraussichtlichen Flugdienste (Personenverkehr, Fracht, finanzielle Vorausschau usw.).

— Eine genaue Beschreibung der erforderlichen Fahrzeit und der Bedingungen für die Frequenzen, um die von den Verpflichtungen betroffenen sardischen Flughäfen durch Straßen zu verbinden.

— Eine Beschreibung der am Tag der Bekanntmachung dieser Entscheidung herrschenden Lage in Bezug auf die Anwendung dieser Verpflichtungen und die Identität des oder der die Flugdienste gemäß den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durchführenden Luftfahrtunternehmen(s).

— Die am Tag der Bekanntmachung dieser Entscheidung eventuell bei den nationalen Gerichten anhängigen Klagen und die Rechtslage der Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen.

— Eine Erklärung dahingehend, ob die in der Veröffentlichung vom 7. Oktober 2000 genannten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach der Aussetzung bzw. Aufhebung der in der Veröffentlichung vom 10. Dezember 2004 genannten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen weiterhin galten und wenn ja, auf welcher Rechtsgrundlage, sowie der Gründe, aus denen die italienischen Behörden die Kommission nicht unverzüglich unterrichtet haben.

Artikel 3

(1) Diese Entscheidung ist an die Italienische Republik gerichtet.

(2) Diese Entscheidung wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

Brüssel, den 1. August 2006

Für die Kommission

Jacques BARROT

Vizepräsident