KOMISJON

KOMISJONI OTSUS,

1. august 2006,

millega algatatakse nõukogu määruse (EMÜ) nr 2408/92 (ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele) artikli 4 lõikes 3 ettenähtud uurimine

(teatavaks tehtud numbri K(2006) 3516 all)

(2006/547/EÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut,

võttes arvesse nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrust (EMÜ) nr 2408/92 ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele, ([1]) eriti selle artikli 4 lõiget 3 ja artiklit 12,

ning arvestades järgmist:

I. **Asjaolud**

(1) 27. jaanuaril ja 28. veebruaril 2006 edastas Itaalia Vabariik komisjonile Infrastruktuuri- ja Transpordiministeeriumi 29. detsembri 2005. aasta seadlused nr 35 ja 36 (avaldatud 11. jaanuaril 2006 väljaandes Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana), millega kehtestati avaliku teenindamise kohustused kokku 16 lennuliinil Sardiinia lennuväljade ja peamiste riiklike lennuväljade vahel, ning palus komisjoni avaldada *Euroopa Liidu Teatajas* teatis vastavalt määruse (EMÜ) nr 2408/92 artikli 4 lõike 1 punktile a.

(2) 24. märtsil 2006 avaldas komisjon teatise seadlusega nr 35 kehtestatud avaliku teenindamise kohustuste kohta ("24. märtsi 2006. aasta teatis") ([2]) järgmisel kuuel lennuliinil:

— Alghero–Rooma ja Rooma–Alghero

— Alghero–Milano ja Milano–Alghero

— Cagliari–Rooma ja Rooma–Cagliari

— Cagliari–Milano ja Milano–Cagliari

— Olbia–Rooma ja Rooma–Olbia

— Olbia–Milano ja Milano–Olbia.

(3) 21. aprillil 2006 avaldas komisjon teise teatise seadlusega nr 36 kehtestatud avaliku teenindamise kohustuste kohta ("21. aprilli 2006. aasta teatis") ([3]) järgmisel kümnel lennuliinil:

— Alghero–Bologna ja Bologna–Alghero

— Alghero–Torino ja Torino–Alghero

— Cagliari–Bologna ja Bologna–Cagliari

— Cagliari–Torino ja Torino–Cagliari

— Cagliari–Firenze ja Firenze–Cagliari

— Cagliari–Verona ja Verona–Cagliari

— Cagliari–Napoli ja Napoli–Cagliari

— Cagliari–Palermo ja Palermo–Cagliari

— Olbia–Bologna ja Bologna–Olbia

— Olbia–Verona ja Verona–Olbia.

([1]) EÜT L 240, 24.8.1992, lk 8. Määrust on viimati muudetud Euroopa parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1882/2003 (ELT L 284, 31.10.2003, lk 1).

([2]) ELT C 72, 24.3.2006, lk 4.

([3]) ELT C 93, 21.4.2006, lk 13.

(4) Kahes teatises avaldatud avaliku teenindamise kohustuste peamised tunnusjooned on järgmised:

— 21. aprilli 2006. aasta teatises avaldatud kümme lennuliini ja neile kehtestatud avaliku teenindamise kohustused moodustavad ühtse terviku ning asjaomastel lennuettevõtjatel tuleb need ükshaaval tervikuna vastu võtta;

— kaks lennuliini Alghero–Rooma ja Alghero–Milano (koos) ning veel kaks lennuliini Olbia–Rooma ja Olbia–Milano (koos) moodustavad ühtsed paketid, mille asjaomased lennuettevõtjad peavad vastu võtma tervikuna ja täies ulatuses ilma mingi hüvituseta, olenemata selle iseloomust või päritolust. Seevastu lennuliinid Cagliari–Rooma ja Cagliari–Milano tuleb asjaomastel lennuettevõtjatel vastu võtta ükshaaval, kuid tervikuna ja täies ulatuses ilma mingi hüvituseta, olenemata selle iseloomust või päritolust;

— iga üksik lennuettevõtja (või juhtiv lennuettevõtja), kes võtab vastu avaliku teenindamise kohustused, peab andma täitmistagatise, eesmärgiga kindlustada korrektne ja pidev teenindamine. See tagatissumma peab küündima vähemalt 5 %-ni prognoositavast kogukäibest, mille ENAC (Itaalia tsiviillennundusamet) on määranud iga kõnealuse liinipaketi lennuteenustele. Tagatis makstakse ENACile, kes kasutab seda asjaomase teenindamise tagamiseks põhjendamatu loobumise korral ning see koosneb pangatagatisest (50 %), mis aktiveeritakse esimesel nõudmisel, ja kindlustustagatisest (50 %). Selleks et vältida liigset veomahtu, mis võib tekkida juhul, kui lennuliini teenindamise kohustuse võtavad vastu mitu lennuettevõtjat, ja võttes arvesse asjaomaste lennujaamade infrastruktuuriga seonduvaid piiranguid ja kohustusi, peab ENAC Sardiinia autonoomse piirkonna korraldusel üldistest huvidest lähtudes sekkuma, et kontrollida kõnealuste lennuettevõtjate tegevuskavasid, tagamaks nende täielik vastavus kehtestatud kohustuste aluseks olevate reisinõuetele. Sellise sekkumise eesmärk on lennuliinide ja -sageduse õiglane ümberjaotamine asjaomaste lennuettevõtjate vahel vastavalt kõnealustel lennuliinidel (ja liinikooslustel) eelneva kahe aasta jooksul iga ettevõtja puhul kindlaksmääratud liiklusmahule;

— minimaalne sagedus, lennuajad ja igal liinil pakutav veomaht on esitatud jaotises 2 "AVALIKU TEENINDAMISE KOHUSTUSED", mis on avaldatud 24. märtsi 2006. aasta ja 21. aprilli 2006. aasta teatistes;

— õhusõidukite minimaalne veomaht on sätestatud jaotises 3 "LIINIDEL KASUTATAVATE ÕHUSÕIDUKITE LIIK", mis on avaldatud 24. märtsi 2006. aasta ja 21. aprilli 2006. aasta teatistes;

— kõikide lennuliinide hinnastruktuur on esitatud jaotises 4 "HINNAD", mis on avaldatud 24. märtsi 2006. aasta ja 21. aprilli 2006. aasta teatistes. Mõlema teatise punktis 4.8 on täpsustatud, et kõnealustel lennuliinidel tegutsevad lennuettevõtjad on seaduslikult kohustatud kohaldama soodushindu (vastavalt jaotisele 4 "Hinnad") vähemalt Sardiinias sündinud isikute suhtes, isegi kui nad ei ela Sardiinias;

— vastavalt väljaandes Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana 11. jaanuaril 2006 avaldatud seadlusele nr 35, mis saadeti komisjonile 29. detsembril 2005 ning avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 24. märtsil 2006, kehtivad asjaomastel lennuliinidel kõnealused kohustused 31. märtsist 2006 kuni 30. märtsini 2009. 28. veebruaril 2006 teatasid Itaalia ametiasutused komisjonile siiski seadluse vastuvõtmisest 23. veebruaril 2006, millega muudetakse need kuupäevad 2. maiks 2006 ja 1. maiks 2009 (alalise esinduse kiri koos protokolliga nr 2321). Seejärel avaldati need kuupäevad *Euroopa Liidu Teatajas*;

— vastavalt väljaandes Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana 11. jaanuaril 2006 avaldatud seadlusele nr 36, mis saadeti komisjonile 29. detsembril 2005 ning avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 21. aprillil 2006, nähakse kõnealuste kohustuste kohaldamise algus- ja lõppkuupäevad asjaomastel liinidel ette tulevikus. Seepärast ei sisaldanud *Euroopa Liidu Teatajas* avaldatu ühtegi konkreetset kohaldamise algus- ega lõppkuupäeva;

— lennuettevõtjad, kes kavatsevad käesolevas lisas esitatud avaliku teenindamise kohustused vastu võtta, peavad esitama Itaalia pädevale ametiasutusele ametliku nõusoleku 30 päeva jooksul pärast teatise avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

(5) Tuleb märkida, et enne käesolevas otsuses osutatud avaliku teenindamise kohustuste kehtestamist oli Itaalia Vabariik kehtestanud avaliku teenindamise kohustused 1. augusti 2000. aasta ja 21. detsembri 2000. aasta seadlustega kuuel lennuliinil Sardiinia, Rooma ja Milano lennujaamade vahel. Need kohustused avaldati 7. oktoobri 2000. aasta *Euroopa Ühenduste Teatajas*, ([1]) ("7. oktoobri 2000. aasta teatis"). Vastavalt määruse (EMÜ) nr 2408/92 artikli 4 lõike 1 punktile d korraldati asjaomaste lennuliinide teenindamiseks pakkumismenetlus, mille eesmärk oli valida välja lennuettevõtjad, kellel lubatakse ainsana neid liine teenindada ja kes saavad rahalist kompensatsiooni. ([2])

(6) Lennuettevõtjad, kellel lubati avaliku teenindamise kohustusega liine teenindada, olid järgmised:

— Alitalia: Cagliari–Rooma;

— Air One: Cagliari–Milano, Alghero–Milano ja Alghero–Rooma;

— Meridiana: Olbia–Rooma ja Olbia–Milano.

(7) See teenindamiskord asendati avaliku teenindamise kohustusega, mis kehtestati Itaalia Vabariigi 8. novembri 2004. aasta seadlusega ning avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 10. detsembril 2004 ("10. detsembri 2004. aasta teatis"). ([3]) Pärast Lazio piirkonnakohtu 17. märtsi 2005. aasta otsust, millega tühistati osaliselt 8. novembri 2004. aasta seadlus, teatasid Itaalia ametiasutused komisjonile, et kõnealused kohustused on peatatud. Sellekohane teatis avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 1. juulil 2005. ([4]) 6. detsembril 2005 teatasid Itaalia ametiasutused komisjonile, et 8. novembri 2004. aasta seadlus tühistatakse alates 15. novembrist 2004.

(8) 28. veebruaril 2006 teatasid Itaalia ametiasutused komisjonile seadluse vastuvõtmisest 23. veebruaril 2006, millega muudeti 29. detsembri 2005. aasta seadlust nr 35, millega olid tühistatud 1. augusti 2000. aasta ja 21. detsembri 2000. aasta seadlused alates 2. maist 2006.

(9) 22. märtsi 2005. aasta teatises teatasid Itaalia ametiasutused komisjonile, et 7. oktoobri 2000. aasta teatises avaldatud avaliku teenindamise kohustuste kohaldamine on vabatahtlik. See oli esimene kord, kui Itaalia ametiasutused teatasid komisjonile, et kõnealuseid avaliku teenindamise kohustusi ikka veel kohaldatakse.

II. **Avaliku teenindamise kohustuste eeskirjade olulised üksikasjad**

(10) Avaliku teenindamise kohustuste eeskirjad on sätestatud määruses (EMÜ) nr 2408/92 (edaspidi "määrus"), milles on määratletud teenuste vaba osutamise põhimõtte rakendamise tingimused lennuliikluse valdkonnas.

(11) Avaliku teenindamise kohustused määratletakse erandina määruse põhimõttest, mille kohaselt "lubab asjaomane liikmesriik/lubavad asjaomased liikmesriigid ühenduse lennuettevõtjatel kasutada liiklusõigusi ühendusesisestel lennuliinidel". ([5])

(12) Kohustuste kohaldamistingimused on määratletud artiklis 4. Kohustusi tõlgendatakse rangelt ning vastavalt mittediskrimineerimise ning proportsionaalsuse põhimõtetele. Kohustused peavad olema kõnealuse artikli kriteeriumide alusel piisavalt põhjendatud.

(13) Avaliku teenindamise kohustuste eeskirjas on nähtud ette, et liikmesriik võib seda kohaldada regulaarlendude suhtes, mis suunduvad perifeerset või arengupiirkonda teenindavasse lennujaama või väheste lendudega lennuliinil piirkondlikku lennujaama, tingimusel, et neid lennuliine peetakse lennujaama piirkonna majandusliku arengu seisukohalt oluliseks, ning määral, mis on vajalik, et tagada sellel lennuliinil regulaarlendude asjakohane teenindamine, mis vastab pidevuse, regulaarsuse, veomahu ja hinnakujunduse kindlaksmääratud standarditele, millest lennuettevõtja üksnes kaubandushuvidest lähtudes kinni ei peaks.

([1]) EÜT C 284, 7.10.2000, lk 16.
([2]) EÜT C 51, 16.2.2001, lk 22.
([3]) ELT C 306, 10.12.2004, lk 6.
([4]) ELT C 161, 1.7.2005, lk 10.
([5]) Määruse (EMÜ) nr 2408/92 artikli 3 lõige 1.

(14) Liikmesriigid hindavad regulaarlendude piisavust, võttes arvesse avalikku huvi, võimalust hakata uuesti kasutama teisi transpordiliike ja seda, kuivõrd need transpordiliigid suudavad vastata käsitletavatele transpordivajadustele, ning kõigi lennuliini teenindavate või teenindada kavatsevate lennuettevõtjate ühismõju.

(15) Artikliga 4 on nähtud ette kaheosaline süsteem: esiteks (artikli 4 lõike 1 punkt a) võib asjaomane liikmesriik kehtestada avaliku teenindamise kohustuse ühel või mitmel lennuliinil, mis jäävad avatuks kõikidele ühenduse lennuettevõtjatele tingimusel, et kõnealustest kohustustest peetakse kinni. Juhul, kui ükski lennuettevõtja ei taotle avaliku teenindamise kohustustega lennuliini teenindamist, võib liikmesriik järgmise sammuna (artikli 4 lõike 1 punkt d) piirata juurdepääsu kõnealusele lennuliinile, andes selle vaid ühele lennuettevõtjale kuni kolmeaastaseks ajavahemikuks, mida võib pikendada. Lennuettevõtja valitakse ühendusesisese pakkumismenetluse teel. Väljavalitud lennuettevõtja võib sel juhul saada rahalist hüvitist avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest.

(16) Vastavalt artikli 4 lõikele 3 võib komisjon otsustada uurimise tulemusena liikmesriigi taotlusel või omal algatusel, kas tuleb jätkata avaldatud avaliku teenindamise kohustuse kohaldamist. Komisjon peab edastama oma otsuse nõukogule ja liikmesriikidele. Iga liikmesriik võib suunata komisjoni otsuse nõukogule, mis võib võtta kvalifitseeritud häälteenamusega vastu teistsuguse otsuse.

III. **Asjaolud, mis äratavad tõsist kahtlust Sardiinia lennuväljade ja peamiste Itaalia riiklike lennuväljade vahelise avaliku teenindamise kohustuse vastavuse suhtes määruse (EMÜ) nr 2408/92 artiklile 4**

(17) Määruse artikli 4 lõike 1 punktis a on loetletud teatud arv kumulatiivseid kriteeriume, millele avaliku teenindamise kohustused peavad vastama:

— tingimustele vastavad lennuliinid: asjaomase liikmesriigi territooriumi perifeerset või arengupiirkonda teenindavasse lennujaama suunduvad regulaarlennud või vastaval territooriumil mis tahes piirkondlikku lennujaama suunduvad väheste lendudega lennuliinid,

— iga lennuliini olulisus lennujaama piirkonna majanduslikule arengule peab olema ilmne,

— tuleb kinni pidada piisavuse põhimõttest, mida hinnatakse, pidades silmas teisi olemasolevaid transpordiliike või asenduslennuliinide võimalusi.

(18) Lisaks peavad avaliku teenindamise kohustused vastama proportsionaalsuse ja mittediskrimineerimise põhimõtetele (vt näiteks Euroopa Kohtu 20. veebruari 2001. aasta otsust kohtuasjas C-205/99, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) ja teised *versus* Administración General del Estado, [2001] EKL lk I-01271).

(19) Kõnealuse juhtumi puhul sisaldavad Itaalia Vabariigi taotlusel *Euroopa Liidu Teatajas* avaldatud avaliku teenindamise kohustused mitmeid sätteid, mille puhul tekib tõsiseid kahtlusi nende vastavuse suhtes määruse artiklile 4. Eelkõige:

— ei ole esitatud ühtki piisavat seletust, et põhjendada avaliku teenindamise kohustuste sobivust ja proportsionaalsust taotletava eesmärgiga;

— ei ilmne, et asjaomased avaliku teenindamise kohustusega lennuliinid on olulised majandusarengule Sardiinia piirkondades, kus asjaomased lennuväljad asuvad, arvestades eelkõige:

— asjaomaste lennuliinide olemust ja arvu,

— Sardiiniaga rahuldavalt ühendatud Itaalia peamiste lennujaamade kaudu piisavat ja järjekindlat teenust pakkuvate asenduslennuliinide olemasolu,

— avaliku teenindamise kohustuste ja uutest lennuliinidest mõjutatud erinevate lennujaamade vahelise liikluse omavahelist suhet.

(20) Nõue, et asjast huvitatud lennuettevõtjad teenindaksid kuut avaliku teenindamise kohustusega lennuliini ühtse tervikuna, võib olla piiranguks eelkõige teenuste vaba osutamise põhimõttest lähtudes. Määruse artikli 4 lõige 1 ei näi sellele nõudele mingit alust andvat ning see võib olla vastuolus proportsionaalsuse ja mittediskrimineerimise põhimõtetega, arvestades eelkõige alljärgnevaga:

— pole tõestatud, et lennuliinide ühendamisel oleks oluline tähtsus majandusarengule Sardiinia piirkondades, kus asjaomased lennuväljad asuvad,

— lennuliinide ühendamisel ei tundu olevat mingit ilmset õiguslikku alust ega käitamisega seotud põhjendust (nt asjaomaste lennujaamade geograafiline asukoht), võttes arvesse, et nõue kehtib avaliku teenindamise kohustuste suhtes, mille puhul hüvitist ei maksta,

— põhjendamatu diskrimineerimise oht lennuettevõtjate vahel, kuna ainult kõige suurematel neist on vahendid sellistes tingimustes tegutseda.

(21) Mõlema teatise punktis 1.6 nimetatud võimalusel, et kui avaliku teenindamise kohustusega lennuliini teenindamise võtavad vastu mitu lennuettevõtjat, siis ENAC sekkub eemärgiga vältida liigset veomahtu, jaotades lennuliinid ja -sagedused asjaomaste lennuettevõtjate vahel ümber, puudub määruse artikli 4 lõike 1 alusel õiguslik alus ning see võib olla vastuolus artikli 3 lõikega 1, kuivõrd need meetmed piiravad lennuettevõtjate vabadust valida, milliseid lennuliine ja missuguse sagedusega teenindada. Lisaks sellele näivad sõnad "liigne veomaht" viitavat sellele, et reguleeriv sekkumine pole veoettevõtjate peamistele nõuetele vastavuse tagamiseks vajalik.

(22) Mõlema teatise punktis 4.8 osutatud kohustusel pakkuda reisijatele soodushindu vaid sünnikoha alusel (antud juhul Sardiinia) ei ole õiguspärast põhjendust ja võib olla lubamatu kodakondsusel põhinev kaudne diskrimineerimine (vt näiteks kohtuasi C-338/01, komisjon *versus* Itaalia [2003] EKL lk 1-00721).

(23) Pole antud piisavaid selgitusi põhjendamaks, miks:

— hindade struktuur erineb nii suurel määral 10. detsembri 2004. aasta teatises avaldatud avaliku teenindamise kohustustes esitatust. Nüüd on täpsustatud, et viiteid Roomale ja Milanole tuleks tõlgendada viidetena nende vastavatele lennujaamade süsteemidele, mis tähendab seda, et avaliku teenindamise kohustustega mittenõustuvad lennuettevõtjad ei tohi lennuteenust osutada ühtestki süsteemi kuuluvast lennujaamast,

— 50 % Sardiinia ning Rooma ja Milano lennujaamade vahelistest liinidest tuleb teenindada Fiumicino ning Milano kaudu.

IV. **Menetlus**

(24) Vaatamata komisjoni talituste korduvatele pöördumistele, milles juhiti Itaalia ametiasutuste tähelepanu kõnealustele probleemidele ning väljendati kahtlust, et avaliku teenindamise kohustuste kehtestamine ei ole vastavuses määrusega, otsustas Itaalia Vabariik teatised siiski avaldada.

(25) Niipea kui teatised avaldati, võtsid paljud huvitatud isikud komisjoniga ühendust, et avaldada mitteametlikult muret ning esitada kaebusi seoses avaliku teenindamise kohustuste mitteproportsionaalse ja diskrimineeriva iseloomuga.

(26) Vastavalt eespool kirjeldatud üksikasjadele ning määruse artikli 4 lõikele 3 võib komisjon läbi viia uurimise, et teha kindlaks, kas ühe või mitme lennuliini arendamist on avaliku teenindamise kohustuste kehtestamisega seoses põhjendamatult piiratud, ja otsustada, kas nimetatud kohustusi tuleb kõnealuste lennuliinide suhtes jätkuvalt kohaldada.

(27) 9. märtsil 2006 palus komisjon vastavalt määruse artiklile 12 Itaalia ametiasutustel esitada teavet kõnealuste avaliku teenindamise kohustuste kohta. Vastus, mille Itaalia ametiasutused esitasid 22. märtsil 2006, oli mittetäielik,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Komisjon viib läbi määruse (EMÜ) nr 2408/92 artikli 4 lõikes 3 ettenähtud uurimise, et teha kindlaks, kas Itaalia Vabariigi taotlusel *Euroopa Liidu Teatajas* C 72 24. märtsil 2006 ja C 93 21. aprillil 2006 avaldatud avaliku teenindamise kohustusi Sardiinia lennujaamade ja Itaalia peamiste riiklike lennujaamade vahel tuleks kõnealuste lennuliinide suhtes ka edaspidi kohaldada.

Artikkel 2

1. Itaalia Vabariik peab edastama komisjonile ühe kuu jooksul alates käesoleva otsuse teatavakstegemisest kogu teabe, mis on vajalik kontrollimaks artiklis 1 osutatud avaliku teenindamise kohustuste vastavust määruse (EMÜ) nr 2408/92 artiklile 4.

2. Eelkõige tuleb edastada:

— üksikasjalik selgitus sotsiaal-majanduslike eesmärkide kohta, mida taotletakse artiklis 1 osutatud avaliku teenindamise kohustuste kehtestamisega, ning põhjendus, mil viisil on need kohustused eesmärkide saavutamiseks piisavad ja proportsionaalsed – eelkõige kümne uue lennuliini suhtes, mida ei käsitletud 7. oktoobri 2000. aasta teatises;

— üksikasjalik selgitus selle kohta, kuidas artiklis 1 osutatud mõlema teatise punktis 1.6 ettenähtud meetmed, mille eesmärgiks on vältida liigset veomahtu, kui avaliku teenindamise kohustustega lennuliini teenindamisega nõustub mitu lennuettevõtjat, praktikas toimivad ning nende põhjendus määruse (EMÜ) nr 2408/92 artikli 4 lõike 1 alusel;

— ühenduse õigusest lähtuv õiguslik analüüs, milles põhjendatakse artiklis 1 osutatud avaliku teenindamise kohustuste erinevaid tingimusi, eelkõige:

  — põhjendatakse soodushindade kehtestamist Sardiinias sündinud isikutele, isegi kui nad ei ela Sardiinias, pidades eelkõige silmas juba kehtivaid soodustusi nimetatud reisijate kategooriasse kuuluvatele üliõpilastele,

  — selgitatakse, kuidas kavatsetakse jõustada nõue, et soodushinnaga pileti saamiseks peab isik olema sündinud Sardiinias,

  — põhjendatakse nõuet esitada täitmistagatis ning selgitatakse selle suuruse määramise meetodit,

  — põhjendatakse uue hinnastruktuuri ja 10. detsembril 2004 avaldatud avaliku teenindamise kohustustega kehtestatud hinnastruktuuri vahelisi erinevusi,

  — selgitatakse põhjusi, miks avaliku teenindamise kohustusi kohaldatakse Rooma ja Milano lennujaamade süsteemide, mitte nendesse süsteemidesse kuuluvate üksikute lennujaamade suhtes, ning miks 50 % Sardiinia, Rooma ja Milano lennujaamade vahelistest liinidest tuleb lennuteenust osutada Fiumicino ning Milano-Linate kaudu,

  — esitatakse õiguslik alus ja põhjendus järgmise kahe lennuliinikomplekti ühendamiseks pakettidesse:

    — Alghero–Rooma, Rooma–Alghero, Alghero–Milano ja Milano–Alghero ning

    — Olbia–Rooma, Rooma–Olbia, Olbia–Milano ja Milano–Olbia,

— üksikasjalik analüüs majandussuhete kohta Sardiinia piirkondade ja ülejäänud Itaalia piirkondade vahel, kus paiknevad lennujaamad, mis on seotud artiklis 1 osutatud avaliku teenindamise kohustustega;

— üksikasjalik analüüs, mis käsitleb praegu Sardiinia lennujaamade ja ülejäänud Itaalia lennujaamade vahel toimiva õhutransporditeenuse pakkumist, mis on seotud artiklis 1 osutatud avaliku teenindamise kohustustega, sealhulgas otselendude pakkumist ning olukorda siis, kui seadlus nr 36 on jõustunud;

— üksikasjalik analüüs teiste transpordiliikide kasutamise võimaluste ja nende transpordiliikide vastavuse kohta kõnealustele transpordivajadustele;

— õhutranspordi jooksva nõudluse analüüs kõigi kohustustega seotud lennuliinide kohta, kaasa arvatud lennuettevõtja või lennuettevõtjate edastatud lennuteenuste osutamise prognoos (reisijatevedu, last, finantsprognoos jne);

— teedevõrgu kaudu kõnealuste kohustustega seotud erinevate Sardiinia lennujaamade ühendamiseks vajaliku veo kestuse ja sageduse täpne kirjeldus;

— olukorra kirjeldus käesolevast otsusest teatamise päeval, pidades silmas teenuste osutamist vastavalt kohustustele, ning avaliku teenindamise kohustuse alusel teenust osutava(te) lennuettevõtja(te) nimi (nimed);

— võimalike kaebuste olemasolu siseriiklikes kohtutes käesolevast otsusest teatamise päeval ja avaliku teenindamise kohustuste kehtestamise õiguslik olukord;

— selgitus selle kohta, kas 7. oktoobri 2000. aasta teatises avaldatud avaliku teenindamise kohustuste kohaldamist jätkati pärast 10. detsembri 2004. aasta teatises avaldatud kohustuste peatamist ja tühistamist ja kui, siis milline oli selle õiguslik alus, ning põhjused, miks Itaalia ametiasutused ei teatanud sellest viivitamata komisjonile.

Artikkel 3

1. Käesolev otsus on adresseeritud Itaalia Vabariigile.

2. Käesolev otsus avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*.

Brüssel, 1. august 2006

Komisjoni nimel

asepresident

Jacques BARROT