KOMISIJA

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2006 m. rugpjūčio 1 d.

kuriuo pagal Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus 4 straipsnio 3 dalį pradedamas tyrimas

(pranešta dokumentu Nr. C(2006) 3516)

(2006/547/EB)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį,

atsižvelgdama į 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus [1], ypač į jo 12 straipsnį ir 4 straipsnio 3 dalį,

kadangi:

I. **Faktai**

(1) 2006 m. sausio 27 d. ir vasario 28 d. Italijos Respublika pateikė Komisijai 2005 m. gruodžio 29 d. Infrastruktūros ir transporto ministerijos dekretus Nr. 35 ir 36 (2006 m. sausio 11 d. paskelbtus *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*), kuriais 16-oje maršrutų tarp Sardinijos ir kitų pagrindinių nacionalinių oro uostų nustatomi su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai (VPSĮ) ir paprašė Komisijos apie tai paskelbti *Europos Sąjungos oficialiame leidinyje (ESOL)* remiantis Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnio 1 dalies a punktu,

(2) 2006 m. kovo 24 d. Komisija paskelbė pranešimą dėl su viešąją paslauga susijusių įsipareigojimų, nustatytų dekretu Nr. 35 („2006 m. kovo 24 d. pranešimas“) [2] šiems šešiems maršrutams:

— Algero–Roma ir Roma–Algero

— Algero–Milanas ir Milanas–Algero

— Kaljaris–Roma ir Roma–Kaljaris

— Kaljaris–Milanas ir Milanas–Kaljaris

— Olbija–Roma ir Roma–Olbija

— Olbija–Milanas ir Milanas–Olbija.

(3) 2006 m. balandžio 21 d. Komisija paskelbė kitą pranešimą dėl su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų, nustatytų dekretu Nr. 36 („2006 m. balandžio 21 d. pranešimas“) [3] šiems dešimčiai maršrutų:

— Algero–Bolonija ir Bolonija–Algero

— Algero–Turinas ir Turinas–Algero

— Kaljaris–Bolonija ir Bolonija–Kaljaris

— Kaljaris–Florence ir Florence–Kaljaris

— Kaljaris–Turinas ir Turinas–Kaljaris

— Kaljaris–Verona ir Verona–Kaljaris

— Kaljaris–Neapolis ir Neapolis–Kaljaris

— Kaljaris–Palermas ir Palermas–Kaljaris

— Olbija–Bolonija ir Bolonija–Olbija

— Olbija–Verona ir Verona–Olbija.

[1] OL L 240, 1992 8 24, p. 8. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1882/2003 (OL L 284, 2003 10 31, p. 1).

[2] OL C 72, 2006 3 24, p. 4.

[3] OL C 93, 2006 4 21, p. 13.

(4) Pagrindiniai su VPSĮ ypatumai, paskelbti abiejuose pranešimuose, yra šie:

— Atitinkamas vežėjas privalo individualiai sutikti su visais 2006 m. balandžio 21 d. pranešime paskelbtais 10 maršrutų ir prisiimti visus jiems nustatytus su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus.

— Du maršrutai Algero–Roma ir Algero–Milanas (kartu) ir du maršrutai Olbija–Roma ir Olbija–Milanas (kartu) sudaro vieną paketą, kuris atitinkamų vežėjų turi būti suprantamas kaip vienas kompleksas be jokių išlygų, kad ir kokios prigimties ar kilmės jos būtų. Kita vertus, maršrutai Kaljaris–Roma ir Kaljaris–Milanas, atitinkamų vežėjų individualiai turi būti suprantami kaip kompleksas ir be jokių išlygų, kad ir kokios prigimties ar kilmės jos būtų.

— Kiekvienas individualus vežėjas (arba pagrindinis vežėjas), kuris prisiima su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus, turi pateikti užstatą, kad užtikrintų tinkamą ir nenutrūkstamą paslaugos teikimą. Šio užstato suma turi sudaryti bent 5 % visos apyvartos, kurią ENAC (Italijos Nacionalinė civilinės aviacijos agentūra) apskaičiuoja kiekvienam aptariamam maršruto oro susisiekimo paslaugų paketui. Užstatas mokamas ENAC, kuri jį panaudos tam, kad būtų užtikrintas atitinkamų paslaugų tęstinumas nepateisinamo jų nutraukimo atveju, ir jį sudaro banko garantija pirmą kartą pateikus prašymą (50 %) bei draudimo garantija (likusiems 50 %). Siekiant išvengti pernelyg didelės keleivių vietų pasiūlos, viršijančios paklausą,, kuri galėtų atsirasti, jei keli vežėjai duotų sutikimą skraidyti maršrutu, kuriam taikomi įsipareigojimai, atsižvelgiant į infrastruktūros apribojimus ir susijusių oro uostų sąlygas, ENAC Autonominio Sardinijos regiono įsakymu privalo viešojo intereso sumetimais įsikišti tam, kad kontroliuotų davusių sutikimą vežėjų skrydžių vykdymo programas ir užtikrintų, jog jos visiškai atitinka su nustatytais įsipareigojimais susijusius reikalavimus kelionėms. Toks įsikišimas turėtų leisti sąžiningai perskirstyti davusių sutikimą vežėjų maršrutus ir dažnumą remiantis eismo intensyvumu aptariamuose maršrutuose (ir maršrutų paketuose), nustatytu kiekvienam maršrutui per paskutiniuosius dvejus metus.

— Kiekvienam maršrutui siūlomas minimalus dažnumas, skrydžių tvarkaraščiai ir keleivių vietų skaičius nustatyti 2006 m. kovo 24 d. ir 2006 m. balandžio 21 d. pranešimų antraštinėje dalyje „2. SU VIEŠĄJA PASLAUGA SUSIJUSIŲ ĮSIPAREIGOJIMŲ ORGANIZAVIMAS“.

— Minimalus orlaivio keleivių vietų skaičius nustatytas 2006 m. kovo 24 d. ir 2006 m. balandžio 21 d. pranešimų antraštinėje dalyje „3. NAUDOTINŲ ORLAIVIŲ TIPAS KIEKVIENAM MARŠRUTUI“.

— Visų atitinkamų maršrutų tarifų struktūra aprašyta 2006 m. kovo 24 d. ir 2006 m. balandžio 21 d. pranešimų antrašinėje dalyje „4. TARIFAI“. Kalbant apie lengvatinius tarifus, abiejų pranešimų 4.8 punkte pažymima, kad atitinkamais maršrutais skrydžius vykdantys vežėjai teisiškai privalo taikyti lengvatinius tarifus (nustatytus antraštinėje dalyje „4. TARIFAI“) bent jau Sardinijoje gimusiems, nors joje ir negyvenantiems asmenims.

— Remiantis dekretu Nr. 35, išsiųstu Komisijai 2005 m. gruodžio 29 d., paskelbtu *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* 2006 m. sausio 11 d. ir *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* 2006 m. kovo 24 d., įpareigojimų nustatymo data atitinkamiems maršrutams yra 2006 m. kovo 31 d. ir 2009 m. kovo 30 d. Tačiau 2006 m. vasario 28 d. Italijos valdžios institucijos informavo Komisiją, kad 2006 m. vasario 23 d. buvo priimtas dekretas (Nuolatinės atstovybės laiškas su Protokolu Nr. 2321), kuriuo šios datos atitinkamai pakeistos 2006 m. gegužės 2 d. ir 2009 m. gegužės 1 d. Būtent šios datos vėliau buvo paskelbtos Oficialiajame leidinyje.

— Remiantis dekretu Nr. 36, išsiųstu Komisijai 2005 m. gruodžio 29 d., paskelbtu *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* 2006 m. sausio 11 d. ir *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* 2006 m. balandžio 21 d., įsipareigojimų nustatymo pradžios ir pabaigos datos atitinkamiems maršrutams numatytos paskelbti ateityje, todėl Oficialiajame leidinyje nebuvo skelbiamos galutinės įsipareigojimų nustatymo pradžios ir pabaigos datos.

— Vežėjai, ketinantys prisiimti su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus, turi pateikti oficialų sutikimą kompetentingai Italijos valdžios institucijai per 30 dienų nuo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

(5) Pažymėtina, kad prieš nustatydama šiame Sprendime minimus su viešąja Paslauga susijusius įsipareigojimus, Italijos Respublika nustatė su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus 2000 m. rugpjūčio 1 d. ir 2000 m. gruodžio 21 d. dekretais šešiuose maršrutuose tarp Sardinijos, Romos ir Milano oro uostų. Šie įsipareigojimai buvo skelbti 2000 m. spalio 7 d. ESOL [1] („2000 m. spalio 7 d.“ pranešimas). Remiantis Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnio 1 dalimi, dėl maršrutų vežėjams buvo paskelbtas konkursas, kad būtų atrinkti vežėjai, įgalioti juos eksploatuoti išimtinėmis teisėmis, gaunant finansinę kompensaciją [2].

(6) Pagal su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus maršrutus eksploatuoti įgalioti vežėjai buvo šie:

— „Alitalia“: Kaljaris–Roma.

— „Air One“: Kaljaris–Milanas, Algero–Milanas ir Algero–Roma.

— „Meridiana“: Olbija–Roma ir Olbija–Milanas.

(7) Šie susitarimai buvo pakeisti su viešąja paslauga susijusiais įsipareigojimais,nustatytais 2004 m. lapkričio 8 d. Italijos dekretu ir paskelbtus 2004 m. gruodžio 10 d. *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* („2004 m. gruodžio 10 d.“ pranešimas) [3]. *Lazio* apygardos administraciniam teismui priėmus 2005 m. kovo 17 d. sprendimą, iš dalies panaikinusį 2004 m. lapkričio 8 d. dekretą, Italijos valdžios institucijos informavo Komisiją „sustabdžiusios“ minėtus įsipareigojimus. Pranešimas apie tai buvo paskelbtas 2005 m. liepos 1 d. *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* [4]. 2005 m. gruodžio 6 d. Italijos valdžios institucijos pranešė Komisijai, kad 2004 m. lapkričio 8 d. dekretas buvo panaikintas nuo 2004 m. lapkričio 15 d.

(8) 2006 m. vasario 28 d. Italijos valdžios institucijos informavo Komisiją apie tai, kad 2006 m. vasario 23 d. priimtas dekretas, kuriuo iš dalies pakeistas 2005 m. gruodžio 29 d. dekretas Nr. 35, o 2000 m. rugpjūčio 1 d. ir 2000 m. gruodžio 21 d. dekretai panaikinami nuo 2006 m. gegužės 2 d.

(9) 2005 m. kovo 22 d. pranešime Komisijai Italijos valdžios institucijos teigė, kad 2000 m. spalio 7 d. pranešime paskelbti VPSĮ „taikomi savanoriškai“. Tai buvo pirmas kartas, kai Italijos valdžios institucijos informavo Komisiją, kad šie VPSĮ vis dar taikomi.

II. **Su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus reglamentuojančių teisės normų pagrindiniai elementai**

(10) Su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus reglamentuojančios teisės normos nustatytos Reglamente (EEB) Nr. 2408/92, kuriuo siekiama apibrėžti laisvo paslaugų judėjimo principo taikymo sąlygas oro susisiekimo sektoriuje.

(11) Su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai apibrėžiami kaip reglamento principo, kad „Pagal šį reglamentą Bendrijos oro vežėjams atitinkama (-os) valstybė (-ės) narė (-ės) leidžia naudotis skrydžių teisėmis Bendrijos maršrutuose“ [5].

(12) Tokių įsipareigojimų nustatymo sąlygos apibrėžtos 4 straipsnyje. Jos aiškinamos griežtai, laikantis nediskriminavimo ir proporcingumo principų. Jos turi būti atitinkamai pagrįstos remiantis tame straipsnyje išdėstytais kriterijais.

(13) Kalbant išsamiau, su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus reglamentuojančios teisės normos nustato, kad valstybė narė gali nustatyti tokio masto su viešąja paslauga susijusį įsipareigojimą dėl reguliaraus oro susisiekimo paslaugų, teikiamų oro uostui, aptarnaujančiam jos teritorijoje esantį šalutinį arba besivystantį regioną, arba nerentabiliam maršrutui, vedančiam į bet kurį jos teritorijoje esantį regioninį oro uostą, kai bet kuris iš šių maršrutų yra gyvybiškai svarbus oro uosto regiono ekonominei plėtrai, kad tame maršrute būtų užtikrintas reguliaraus oro susisiekimo paslaugų, atitinkančių nustatytus tęstinumo, reguliarumo, keleivių vietų skaičiaus ir kainos nustatymo standartus, kurių oro vežėjai, atsižvelgdami į savo komercinius interesus, neprisiimtų, teikimas.

[1] OL C 284, 2000 10 7, p. 16.
[2] OL C 51, 2001 2 16, p. 22.
[3] OL C 306, 2004 12 10, p. 6.
[4] OL C 161, 2005 7 1, p. 10.
[5] Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 3 straipsnio 1 dalis.

(14) Valstybės narės įvertina reguliariai teikiamų oro susisiekimo paslaugų atitikimą paklausai atsižvelgdamos į visuomenės interesus, galimybę pasinaudoti kitos rūšies transportu ir galimybes, naudojantis tomis transporto rūšimis, patenkinti atsiradusius vežimo poreikius, taip pat įvertina bendrą visų aptariamu maršrutu skraidančių ar ketinančių skraidyti oro vežėjų veiklos našumą.

(15) 4 straipsnyje nustatytas mechanizmas, kurį sudaro du etapai: pirmajame etape (4 straipsnio 1 dalies a punktas) atitinkama valstybė narė nustato su viešąja paslauga susijusį įsipareigojimą viename arba keliuose, atviruose visiems Bendrijos vežėjams, maršrutuose, su sąlyga, kad prisiimtų įsipareigojimų laikomasi. Jei maršrute nė vienas oro vežėjas nepradėjo arba neketina pradėti teikti reguliaraus oro susisiekimo paslaugų ir pagal šiame maršrute nustatytą su viešąja paslauga susijusį įsipareigojimą, valstybė narė gali pereiti prie antrojo etapo (4 straipsnio 1 dalies d punktas) ir galimybę naudotis šiuo maršrutu gali suteikti tik vienam oro vežėjui ne ilgiau kaip trejų metų laikotarpiui, kuris jam pasibaigus gali būti pratęstas. Vežėjas pasirenkamas skelbiant Bendrijos viešąjį konkursą. Pasirinktajam vežėjui gali būti mokama finansinė kompensacija už maršruto eksploatavimą pagal su viešąja paslauga susijusį įsipareigojimą.

(16) Pagal 4 straipsnio 3 dalies nuostatas Komisija, kiekvienos valstybės narės prašymu arba savo iniciatyva atlikusi tyrimą, priima sprendimą dėl to, ar paskelbti su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai turėtų būti toliau taikomi. Komisija perduoda savo sprendimą Tarybai ir valstybėms narėms. Valstybei narei paprašius Taryba kvalifikuota balsų dauguma gali priimti kitą sprendimą.

III. **Dideles abejones sukėlusių dėl su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų, nustatytų tarp Sardinijos ir svarbiausių Italijos nacionalinių oro uostų, atitikimo Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnio nuostatoms, elementų egzistavimas**

(17) Reglamento 4 straipsnio 1 dalies a punkte išvardyti tam tikri kumuliaciniai kriterijai, taikomi nustatant su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus:

— Priimtinų maršrutų tipas: maršrutai į oro uostą, aptarnaujantį atitinkamos valstybės narės teritorijoje esantį šalutinį arba besivystantį regioną, arba nerentabilūs maršrutai, vedantys į bet kurį jos teritorijoje esantį regioninį oro uostą.

— Turi būti pripažinta, kad maršrutas yra gyvybiškai svarbus regiono, kuriame yra aptarnaujamasis oro uostas, ekonominei plėtrai.

— Turi būti laikomasi adekvatumo principo, kuris įvertinamas atsižvelgiant į galimybes pasinaudoti kitos rūšies transportu arba alternatyviais maršrutais.

(18) Be to, su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų srityje turi būti laikomasi pagrindinių proporcingumo ir nediskriminavimo principų (žr. pavyzdžiui 2001 m. vasario 20 d. Teisingumo Teismo sprendimą byloje C-205/99, *Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) ir kiti prieš Administración General del Estado*, [2001] Rink. p. I-01271).

(19) Šiuo atveju pranešimuose, kuriais nustatomi su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai, Italijos Respublikos prašymu paskelbtuose Oficialiajame leidinyje, yra kelios nuostatos, keliančios didelių abejonių dėl jų atitikimo reglamento 4 straipsniui. Ypač:

— nebuvo pateikta tinkamo paaiškinimo, siekiant pagrįsti, kad su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai tinkami ir proporcingi siekiamiems tikslams.

— Nėra akivaizdu, kad maršrutai, kuriems nustatyti su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai, yra gyvybiškai svarbūs Sardinijos regionų, kuriuose yra šie oro uostai, ekonominei plėtrai; ypač vertinant:

— atitinkamų maršrutų pobūdį ir skaičių,

— alternatyvių oro susisiekimo maršrutų, leidžiančių užtikrinti adekvačią ir tęstinę teiktiną paslaugą atitinkamiems oro uostams, skrydžius vykdant naudojantis pagrindiniais Italijos centrais, kurių sąsaja su Sardinija yra patenkinama,

— VPSĮ ir eismo tarp skirtingų oro uostų, kuriems turėjo įtakos naujieji maršrutai, ryšį.

(20) Reikalavimas, kad suinteresuotieji vežėjai eksploatuotų kaip kompleksinę visumą 6 maršrutus iš tų, kuriems galioja su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai, gali ypač riboti laisvę teikti paslaugas. Atrodo, kad šiam reikalavimui reglamento 4 straipsnio 1 dalis nesuteikia jokio pagrindo ir jis galėtų pažeisti proporcingumo ir nediskriminavimo principus, ypač atsižvelgiant į tai, kad:

— Neįrodyta, jog maršrutų susiejimas į vieną visumą yra gyvybiškai svarbus Sardinijos regionų, kuriuose yra atitinkami oro uostai, ekonominei plėtrai.

— Neatrodo, jog šiems maršrutams susieti būtų akivaizdus teisinis pagrindas ar su veikla susijęs pateisinimas (turint omenyje šių oro uostų geografinę vietą), su sąlyga, kad turimas omenyje nekompensuojamų VPSĮ nustatymas.

— yra nepateisinamo vežėjų diskriminavimo pavojus, kai tokiomis sąlygomis vykdyti skrydžius turi tik didžiausieji.

(21) Reglamento 4 straipsnio 1 dalis visiškai nesuteikia pagrindo abiejų pranešimų 1.6 punkte minėtai galimybei, kad jei keli vežėjai sutiktų vykdyti skrydžius maršrutu, kuriam taikomi VPSĮ, siekdama išvengti „pernelyg didelės keleivių vietų pasiūlos, viršijančios paklausą“, ENAC gali „įsikišti“, „perskirstydama maršrutus ir dažnumus“ visiems suinteresuotiems vežėjams, ir tokia galimybė gali prieštarauti 3 straipsnio 1 daliai, jei šios priemonės apribotų kiekvieno vežėjo laisvę pasirinkti, kurį maršrutą ir kokiu dažnumu jis pageidauja aptarnauti. Be to, „pernelyg didelės keleivių vietų pasiūlos, viršijančios paklausą“ buvimas rodo, jog teisės aktais nustatytas įsikišimas visai nebūtinas, siekiant užtikrinti, kad susisiekimo srityje veikiantys subjektai iš esmės atitiktų paklausą.

(22) Abiejų pranešimų 4.8 punkte nustatytas reikalavimas lengvatinius tarifus taikyti keleiviams remiantis vien tik jų gimimo vieta (šiuo atveju Sardinija) neatrodo pateisinamas ir gali lemti netiesioginę diskriminaciją dėl pilietybės (pavyzdžiui žr. bylą C-338/01 *Komisija prieš Italiją* [2003], Rink. p. I- 00721).

(23) Nebuvo pateiktas tinkamas paaiškinimas, siekiant pateisinti, kodėl:

— ypač skiriasi tarifų struktūros, palyginti su 2004 m. lapkričio 10 d. pranešimo VPSĮ. Dabar teigiama, kad nuorodos į Romą ir Milaną turi būti suprantamos kaip nuorodos į atitinkamas jų oro uostų sistemas, o tai reiškia, kad VPSĮ neprisiimantys vežėjai negali vykdyti skrydžių iš jokio oro uosto, esančio tose sistemose.

— 50 % jungčių tarp Sardinijos oro uostų ir Romos bei Milano turi būti skraidoma iš *Fiumicino* oro uosto į jį ir iš Milano į jį.

IV. **Procedūra**

(24) Nepaisydama Komisijos raginimų, kuriais atkreipiamas Italijos valdžios institucijų dėmesys į šiuos sunkumus ir kuriais išreiškiamos abejonės dėl pranešimų, kuriais nustatomi su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai, atitikimo Reglamento nuostatoms, Italijos Respublika nusprendė juos paskelbti.

(25) Paskelbus pranešimus keli suinteresuotieji asmenys kreipėsi į Komisiją, kad neoficialiai išreikštų savo susirūpinimą ir nusiskundimus dėl neproporcingo ir diskriminacinio su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų pobūdžio.

(26) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, ir pagal Reglamento 4 straipsnio 3 dalies nuostatas Komisija gali pradėti tyrimą tam, kad nustatytų, ar vieno arba daugiau maršrutų plėtra, nustatant su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus, yra ribojama nepagrįstai, ir nuspręsti, ar šie įsipareigojimai turi būti ir toliau taikomi aptariamuose maršrutuose.

(27) 2006 m. kovo 9 d. Komisija paprašė Italijos valdžios institucijų, kaip nustatyta Reglamento 12 straipsnyje, pateikti tam tikrą informaciją dėl aptariamų su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų. Atsakymas, kurį 2006 m. kovo 22 d. pateikė Italijos valdžios institucijos, buvo neišsamus,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Komisija atliks Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnio 3 dalyje nustatytą tyrimą, kad nustatytų, ar su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų nustatymas maršrutams tarp Sardinijos ir svarbiausių nacionalinių Italijos oro uostų, apie kurį Italijos Respublikai prašant paskelbta 2006 m. kovo 24 d. *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* C 72 ir 2006 m. balandžio 21 d. C 93, turi būti toliau taikomas šiems maršrutams.

2 straipsnis

1. Per vieną mėnesį nuo šio sprendimo paskelbimo Italijos Respublika Komisijai turi perduoti visą informaciją, reikalingą ištirti, ar 1 straipsnyje nurodyti su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai atitinka Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnio nuostatas.

2. Konkrečiai turi būti perduota:

— Išsamus paaiškinimas, kokių socialinių-ekonominių tikslų buvo siekiama nustatant 1 straipsnyje nurodytus su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus, ir pagrindimas, kaip šie įsipareigojimai yra adekvatūs ir proporcingi šiems tikslams pasiekti – ypač atsižvelgiant į dešimt naujų maršrutų, neminimų 2000 m. spalio 7 d. pranešime.

— Išsamus paaiškinimas, kaip 1 straipsnyje minėtų abiejų pranešimų 1.6 punkte numatytos priemonės, skirtos „pernelyg didelei keleivių vietų pasiūlai, viršijančiai paklausą“ išvengti, veiks praktiškai, jei keli vežėjai sutiktų vykdyti skrydžius maršrutu, kuriam taikomi su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai, ir kaip jos pagrindžiamos pagal Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnio 1 dalį.

— Teisinė analizė remiantis Bendrijos teise, pagrindžianti skirtingas sąlygas, nustatytas 1 straipsnyje minimais su viešąja paslauga susijusiais įsipareigojimais, o ypač:

  — Pagrindimas, kodėl lengvatiniai tarifai taikomi Sardinijoje gimusiems asmenims, netgi jei jie negyvena Sardinijoje, ypač atsižvelgiant į tai, kad jau yra taikomos nuolaidos studentams, priklausantiems tokiai keleivių kategorijai.

  — Paaiškinimas, kaip reikalavimas būti gimusiam Sardinijoje, norint gauti nuolaidą, bus įgyvendintas praktiškai.

  — Reikalavimo pateikti veiklos užstatą ir jo sumos nustatymo būdo pagrindimas.

  — Skirtumų tarp naujos tarifų struktūros ir tos, kuri buvo nustatyta su viešąja paslauga susijusiais įsipareigojimais, paskelbtais 2004 m. gruodžio 10 d., pagrindimas.

  — Paaiškinimas, kodėl su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai taikomi Romos ir Milano oro uostų sistemoms, o ne atskiriems šių sistemų oro uostams, ir kodėl 50 % jungčių tarp Sardinijos oro uostų ir Romos bei Milano turi būti skraidoma iš *Fiumicino* oro uosto į jį ir iš Milano *(Linate)* į jį.

  — Šių maršrutų susiejimo į paketus teisinis pagrindas ir pagrindimas:

    — Algero–Roma, Roma–Algero, Algero–Milanas ir Milanas–Algero; ir

    — Olbija–Roma, Roma–Olbija, Olbija–Milanas ir Milanas–Olbija.

  — Išsami ekonominių ryšių tarp Sardinijos ir kitų Italijos regionų, kuriuose yra oro uostai, kuriems taikomi 1 straipsnyje minimi su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai, analizė.

  — Išsami dabartinio oro transporto srauto tarp Sardinijos oro uostų ir kitų Italijos oro uostų, kuriems taikomi 1 straipsnyje minimi su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai, įskaitant netiesioginius skrydžius, analizė, taip pat nuoroda, kada įsigaliojo Dekretas Nr. 36.

  — Išsami analizė apie galimybę pasinaudoti kitomis transporto rūšimis ir apie tai, kiek keleivių pasinaudojant jomis galima pervežti, siekiant patenkinti aptariamo vežimo poreikius.

— Dabartinės oro transporto paklausos kiekvienam maršrutui, kuriam taikomi su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai, analizė, įskaitant veiklos prognozes (keleivių srautus, krovinių skraidinimą, finansines prognozes ir t. t.), apie kurias praneša vežėjas ar vežėjai.

— Tikslus kelionių laiko ir dažnumo, reikalingo susisiekti sausumos keliais su įvairiais Sardinijos oro uostais, kuriems taikomi minėti įsipareigojimai, aprašymas.

— Šio sprendimo paskelbimo dieną paslaugų teikimo pagal įsipareigojimus padėties aprašymas ir vežėjo ar vežėjų, teikiančių paslaugas pagal su VPSĮ, tapatybė.

— Visi ieškiniai nacionaliniuose teismuose iki šio sprendimo paskelbimo dienos, ir pranešimo, nustatančio su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus, teisinė padėtis.

— Paaiškinimas, ar su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai, paskelbtas 2000 m. spalio 7 d. pranešime, buvo ir toliau taikomi sustabdžius ir panaikinus įsipareigojimus, paskelbtus 2004 m. gruodžio 10 d. pranešime, ir, jei taip, kokiu teisiniu pagrindu remiantis tai buvo daroma, taip pat priežastys, kodėl Italijos valdžios institucijos apie tai tinkamai nepranešė Komisijai.

3 straipsnis

1. Šis sprendimas skirtas Italijos Respublikai.

2. Šis sprendimas skelbiamas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Priimta Briuselyje, 2006 m. rugpjūčio 1 d.

Komisijos vardu

Jacques BARROT

Pirmininko pavaduotojas