COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 1 augustus 2006

inzake de instelling van een onderzoek, overeenkomstig artikel 4, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2006) 3516)

(2006/547/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes [1] en met name op de artikelen 4 en 12,

Overwegende hetgeen volgt:

I. De feiten

(1) Op 27 januari en 28 februari 2006 heeft de Italiaanse Republiek de Commissie in kennis gesteld van verordening nr. 35 en 36 van het Ministerie van Infrastructuur en Vervoer van 29 december 2005 (op 11 januari 2006 gepubliceerd in de Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana), waarbij openbaredienstverplichtingen (ODV) werden opgelegd voor 16 routes tussen Sardinië en de voornaamste nationale luchthavens, en heeft zij de Commissie verzocht in dat verband een mededeling te publiceren in het *Publicatieblad van de Europese Unie* overeenkomstig artikel 4, lid 1, sub a), van Verordening (EEG) nr. 2408/92.

(2) Op 24 maart 2006 heeft de Commissie een mededeling gepubliceerd (hierna „de mededeling van 24 maart 2006") [2] betreffende de bij verordening nr. 35 opgelegde openbaredienstverplichtingen voor de volgende zes routes:

— Alghero–Rome en Rome–Alghero

— Alghero–Milaan en Milaan–Alghero

— Cagliari–Rome en Rome–Cagliari

— Cagliari–Milaan en Milaan–Cagliari

— Olbia–Rome en Rome–Olbia

— Olbia–Milaan en Milaan–Olbia

(3) Op 21 april 2006 heeft de Commissie een tweede mededeling gepubliceerd (hierna „de mededeling van 21 april 2006") [3] betreffende de bij verordening nr. 36 opgelegde openbaredienstverplichtingen voor de volgende 10 routes:

— Alghero–Bologna en Bologna–Alghero

— Alghero–Turijn en Turijn–Alghero

— Cagliari–Bologna en Bologna–Cagliari

— Cagliari-Firenze en Firenze-Cagliari

— Cagliari–Turijn en Turijn–Cagliari

— Cagliari–Verona en Verona–Cagliari

— Cagliari–Napels en Napels–Cagliari

— Cagliari–Palermo en Palermo–Cagliari

— Olbia–Bologna en Bologna–Olbia

— Olbia–Verona en Verona–Olbia

[1] PB L 240 van 24.8.1992, blz. 8. Verordening als laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1882/2003 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 284 van 31.10.2003, blz. 1).

[2] PB C 72 van 24.3.2006, blz. 4.

[3] PB C 93 van 21.4.2006, blz. 13.

(4) De voornaamste elementen van de ODV als bekendgemaakt in de twee mededelingen zijn:

— Elk van de 10 verbindingen als gepubliceerd in de mededeling van 21 april 2006 en de daarvoor opgelegde openbaredienstverplichtingen moeten afzonderlijk en in hun geheel door de kandidaat-luchtvaartmaatschappij worden aanvaard.

— De twee routes Alghero–Rome en Alghero–Milaan (samen) en de twee routes Olbia–Rome en Olbia–Milaan (samen) vormen samen een ondeelbaar geheel dat als zodanig integraal moet worden aanvaard door de luchtvaartmaatschappijen die belangstelling hebben voor deze routes, zonder enige compensatie van welke aard ook. De verbindingen Cagliari–Rome en Cagliari–Milaan moeten daarentegen afzonderlijk en integraal worden aanvaard door de luchtvaartmaatschappijen, zonder enige compensatie van welke aard ook.

— Iedere afzonderlijke luchtvaartmaatschappij (of belangrijke luchtvaartmaatschappij) die de openbaredienstverplichtingen aanvaardt, moet een uitvoeringsborgtocht stellen teneinde te waarborgen dat de dienst op een correcte en ononderbroken wijze zal worden uitgevoerd. Deze borgtocht bedraagt ten minste 5 % van de totale omzet als geraamd door de ENAC (Ente Nazionale dell'Aviazione Civile — de Italiaanse burgerluchtvaartautoriteit) in verband met de geplande luchtdiensten voor elk routepakket in kwestie. Deze waarborg wordt aan de ENAC gestort, die dit bedrag zal gebruiken om de continuïteit van de dienstverlening te verzekeren in het geval van ongerechtvaardigde stopzetting van de diensten, en zal bestaan, in twee gelijke delen, namelijk een bankgarantie die op eerste verzoek kan worden aangesproken (50 %) en een verzekeringswaarborg (de resterende 50 %). Teneinde overcapaciteit ten gevolge van de aanvaarding van een route door verscheidene transporteurs te voorkomen, ten gevolge van beperkingen van de infrastructuur en condities van de betrokken luchthavens, wordt de ENAC ermee belast om, in opdracht van de autonome regio Sardinië, de vluchtprogramma's van de transporteurs in het belang van het publiek aan te passen aan de mobiliteitsdoelstellingen van deze openbaredienstverplichtingen. Deze aanpassing moet gericht zijn op een evenwichtige verdeling van de verbindingen en de frequenties tussen de transporteurs op basis van de verkeersvolumes op de routes (en routepakketten) in kwestie, voor elke transporteur waargenomen in de afgelopen twee jaar.

— De minimumfrequentie, de vluchttijden en de aan te bieden capaciteit voor elke verbinding zijn in de mededelingen van 24 maart 2006 en 21 april 2006 gespecificeerd onder punt 2: „INHOUD VAN DE OPENBAREDIENSTVERPLICHTINGEN".

— De minimumcapaciteit van de te gebruiken vliegtuigen is in de mededelingen van 24 maart 2006 en 21 april 2006 gespecificeerd onder punt 3: „TE GEBRUIKEN VLIEGTUIGEN".

— De tariefstructuur voor alle routes is in de mededelingen van 24 maart 2006 en 21 april 2006 gespecificeerd onder punt 4: „TARIEVEN". Met name wat het bestaan van verlaagde tarieven betreft, wordt in punt 4.8 van de mededeling gepreciseerd dat de luchtvaartmaatschappijen die de betrokken routes exploiteren wettelijk verplicht zijn automatisch een gunsttarief te hanteren (zoals gepreciseerd onder punt 4: „TARIEVEN") voor onder meer personen die in Sardinië geboren zijn, ook al wonen ze er niet.

— Overeenkomstig verordening nr. 35, aan de Commissie toegezonden op 29 december 2005, op 11 januari 2006 gepubliceerd in de Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana en op 24 maart 2006 gepubliceerd in het *Publicatieblad van de Europese Unie*, is de start en het einde van de dienstverplichtingen op de routes in kwestie 31 maart 2006 en 30 maart 2009. Op 28 februari 2006 hebben de Italiaanse autoriteiten de Commissie geïnformeerd over de vaststelling op 23 februari 2006 van een verordening waarbij deze datums worden gewijzigd tot 2 mei 2006 en 1 mei 2009 (Brief van de Permanete vertegenwoordiger met Protocol nr. 2321). Deze nieuwe datums zijn vervolgens gepubliceerd in het Publicatieblad.

— Overeenkomstig verordening nr. 36, aan de Commissie toegezonden op 29 december 2005, op 11 januari 2006 gepubliceerd in de Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana en op 21 april 2006 gepubliceerd in het *Publicatieblad van de Europese Unie*, moet de start en het einde van de dienstverplichtingen op de routes in kwestie in de toekomst nader worden bepaald. Daarom is in de in het Publicatieblad gepubliceerde mededeling geen definitie aanvangs- en einddatum voor de opgelegde dienstverplichtingen opgenomen.

— De luchtvaartmaatschappijen die voornemens zijn de openbaredienstverplichtingen te aanvaarden, moeten binnen de 30 dagen na de bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie* formeel een bevestiging versturen naar de bevoegde Italiaanse autoriteiten.

(5) Het is nuttig op te merken dat voorafgaand aan de openbaredienstverplichtingen waarop deze beschikking betrekking heeft, de Italiaanse Republiek krachtens verordeningen van 1 augustus 2000 en 21 december 2000 reeds openbaredienstverplichtingen had opgelegd voor zes verbindingen tussen de luchthavens van Sardinië en Rome en Milaan. Deze verplichtingen zijn op 7 oktober 2000 bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* ([1]) (hierna „de mededeling van 7 oktober 2000"). Overeenkomstig artikel 4, lid 1, sub d), van Verordening (EEG) nr. 2408/92 was voor de desbetreffende routes een aanbesteding uitgeschreven voor de selectie van luchtvaartmaatschappijen die het recht kregen de routes op exclusieve basis en met een financiële compensatie te exploiteren ([2]).

(6) De luchtvaartmaatschappijen die het recht kregen bedoelde routes met inachtneming van de openbaredienstverplichtingen te exploiteren waren:

— Alitalia op de route Cagliari–Rome;

— Air One op de routes Cagliari–Milaan, Alghero–Milaan en Alghero–Rome;

— Meridiana op de routes Olbia–Rome en Olbia–Milaan.

(7) Deze overeenkomsten werden vervangen door de openbaredienstverplichtingen als opgelegd bij de Italiaanse verordening van 8 november 2004 en gepubliceerd in het *Publicatieblad van de Europese Unie* van 10 december 2004 (hierna „de mededeling van 10 december 2004") ([3]). Ten gevolge van een arrest van de regionale administratieve rechtbank van Lazio van 17 maart 2005, waarbij de verordening van 8 november 2004 gedeeltelijk nietig werd verklaard, hebben de Italiaanse autoriteiten de Commissie ervan op de hoogte gebracht dat zij deze verplichtingen hebben „opgeschort". Een kennisgeving met betrekking tot die opschorting is op 1 juli 2005 gepubliceerd in het *Publicatieblad van de Europese Unie* ([4]). Op 6 december 2005 hebben de Italiaanse autoriteiten de Commissie ervan geïnformeerd dat zij hun verordening van 8 november 2004 per 15 november 2004 hebben ingetrokken.

(8) Op 28 februari 2006 hebben de Italiaanse autoriteiten de Commissie kennisgeving gedaan van de vaststelling op 23 februari 2006 van een verordening tot wijziging van verordening nr. 35 van 29 december 2005, waarbij de verordeningen van 1 augustus 2000 en 21 december 2000 per 2 mei 2006 werden ingetrokken.

(9) In een mededeling d.d. 22 maart 2005 hebben de Italiaanse autoriteiten de Commissie gemeld dat de ODV, als gepubliceerd in de mededeling van 7 oktober 2000 „op basis van vrijwilligheid" werden toegepast. Dit was de eerste keer dat de Italiaanse autoriteiten de Commissie in kennis hebben gesteld van het feit dat bedoelde ODV nog steeds werden toegepast.

II. **Essentiële juridische aspecten van openbaredienstverplichtingen**

(10) De juridische aspecten van openbaredienstverplichtingen worden geregeld bij Verordening (EEG) nr. 2408/92 (hierna „de verordening") die tot doel heeft om in de sector van het luchtvervoer de voorwaarden voor de toepassing van de vrijheid van dienstverlening vast te leggen.

(11) De openbaredienstverplichtingen vormen een uitzondering op het basisbeginsel van de verordening die inhoudt dat het „met inachtneming van deze verordening door de betrokken lidstaat (lidstaten) aan communautaire luchtvaartmaatschappijen wordt toegestaan om vervoersrechten op routes in de Gemeenschap uit te oefenen" ([5]).

(12) De voorwaarden om dergelijke openbaredienstverplichtingen op te leggen, worden omschreven in artikel 4. Zij moeten strikt worden geïnterpreteerd, met inachtneming van de beginselen van niet-discriminatie en evenredigheid. Zij moeten op passende wijze worden verantwoord op basis van de in dit artikel opgenomen criteria.

(13) Meer bepaald mogen, overeenkomstig de juridische regeling voor openbaredienstverplichtingen, dergelijke verplichtingen worden opgelegd voor geregelde luchtdiensten naar een luchthaven die de luchtverbindingen voor een perifeer of ontwikkelingsgebied op zijn grondgebied verzorgt of op een weinig geëxploiteerde route naar een regionale luchthaven op zijn grondgebied, wanneer een dergelijke route van vitaal belang wordt geacht voor de economische ontwikkeling van de regio waarin de luchthaven is gelegen en voorzover zulks noodzakelijk is om op die route een toereikend aanbod te waarborgen van luchtdiensten die voldoen aan vastgestelde normen inzake continuïteit, regelmaat, capaciteit en prijzen, aan welke normen luchtvaartmaatschappijen niet zouden voldoen indien zij alleen op hun eigen commerciële belangen zouden letten.

([1]) PB C 284 van 7.10.2000, blz. 16.
([2]) PB C 51 van 16.2.2001, blz. 22.
([3]) PB C 306 van 10.12.2004, blz. 6.
([4]) PB C 161 van 1.7.2005, blz. 10.
([5]) Artikel 3, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 2408/92.

(14) De toereikendheid van het aanbod van geregelde luchtdiensten wordt door de lidstaten beoordeeld in het licht van met name het openbaar belang, de mogelijkheid gebruik te maken van andere takken van vervoer en het gecombineerde effect van alle luchtvaartmaatschappijen die op bedoelde route diensten onderhouden of voornemens zijn te onderhouden.

(15) Bij artikel 4 wordt een mechanisme in twee fasen ingesteld. In een eerste fase (artikel 4, lid 1, sub a)) legt de betrokken lidstaat openbaredienstverplichtingen op voor één of meer luchtverbindingen, waarbij deze open blijven voor alle communautaire luchtvaartmaatschappijen op voorwaarde dat de dienstverplichtingen in acht worden genomen. Wanneer echter geen enkele maatschappij zich aanbiedt om de verbinding met inachtneming van de openbaredienstverplichtingen te exploiteren, kan de lidstaat in een tweede fase (zie artikel 4, lid 1, sub d)) de toegang tot die verbinding beperken tot slechts één luchtvaartmaatschappij voor een, eventueel hernieuwbare, periode van ten hoogste drie jaar. Die luchtvaartmaatschappij wordt dan geselecteerd via een communautaire openbare aanbesteding. De geselecteerde maatschappij kan dan een financiële compensatie krijgen voor de exploitatie met inachtneming van de openbaredienstverplichtingen.

(16) Krachtens artikel 4, lid 3, is de Commissie gemachtigd om na een onderzoek, op verzoek van een lidstaat dan wel op eigen initiatief, te besluiten of de openbaredienstverplichtingen van toepassing blijven. Het besluit van de Commissie wordt meegedeeld aan de Raad en de lidstaten. Na beroep van een lidstaat kan de Raad met gekwalificeerde meerderheid van stemmen een andersluidend besluit nemen.

III. **Elementen die ernstig doen twijfelen aan de overeenstemming met artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de openbaredienstverplichtingen voor de luchtdiensten tussen de luchthavens van Sardinië en de voornaamste Italiaanse nationale luchthavens**

(17) In artikel 4, lid 1, sub a), van de verordening worden een aantal cumulatieve criteria genoemd waaraan de openbaredienstverplichtingen moeten voldoen:

— de in aanmerking komende verbindingen: het betreft luchtdiensten naar een luchthaven die de luchtverbindingen voor een perifeer of ontwikkelingsgebied op zijn grondgebied verzorgt of die dat doet op een weinig geëxploiteerde route naar een regionale luchthaven op zijn grondgebied;

— het vitale belang van de route voor de economische ontwikkeling van de regio waarin de luchthaven is gelegen, moet worden aangetoond;

— de toereikendheid van het aanbod, met name in het licht van de mogelijkheid gebruik te maken van andere takken van vervoer of de mogelijkheid gebruik te maken van alternatieve routes, moet worden beoordeeld.

(18) Bovendien moeten de openbaredienstverplichtingen voldoen aan de criteria van evenredigheid en niet-discriminatie (zie bijvoorbeeld het arrest van het Hof van Justitie van 20 februari 2001 in de zaak C-205/99 Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) e.a. versus Administración General del Estado, [2001], jurisprudentie blz. I-0127).

(19) In dit geval omvatten de op verzoek van Italië in het Publicatieblad bekend gemaakte openbaredienstverplichtingen echter verschillende bepalingen die ernstige twijfels doen rijzen over hun overeenstemming met artikel 4 van de verordening. In het bijzonder geldt het volgende:

— Er is geen adequate toelichting gegeven om aan te tonen dat de opgelegde openbaredienstverplichtingen passend en evenredig met het beoogde doel zijn.

— Het is niet vanzelfsprekend dat de verbindingen, waarvoor openbaredienstverplichtingen zijn opgelegd, van vitaal belang zijn voor de ontwikkeling van de economische regio's van Sardinië waarin de betrokken luchthavens gelegen zijn, in het bijzonder in het licht van:

— de aard van de desbetreffende verbindingen;

— het bestaan van alternatieve luchtverbindingen waarmee een adequate en continue dienstverlening op de relevante luchthavens kan worden verzekerd, meer bepaald via de voornaamste Italiaanse routes die een bevredigende aansluiting met Sardinië leveren;

— het verband tussen de ODV en het verkeer tussen de verschillende luchthavens die door de nieuwe routes worden aangedaan.

(20) De verplichting voor de kandidaat-luchtvaartmaatschappijen om de 6 routes waarvoor ODV gelden als één enkel pakket te exploiteren, vormt een bijzonder belangrijke beperking van het beginsel van vrijheid van dienstverlening. Deze verplichting lijkt geen grondslag te vinden in artikel 4, lid 1, van de verordening en is wellicht een inbreuk op de beginselen van evenredigheid en niet-discriminatie, met name gezien:

— de afwezigheid van een aangetoond vitaal belang van een groepering van al deze verbindingen voor de economische ontwikkeling van de regio's van Sardinië waarin de betrokken luchthavens gelegen zijn;

— de afwezigheid van een duidelijke rechtsgrond of operationele rechtvaardiging voor deze groepering (e.g. in termen van de geografische ligging van de betrokken luchthavens), gezien het feit dat voor de opgelegde ODV geen compensatie wordt verleend;

— het risico van niet-gerechtvaardigde discriminatie tussen luchtvaartmaatschappijen ten gevolge van het feit dat alleen de sterksten over voldoende middelen beschikken om een exploitatie onder dergelijke voorwaarden te garanderen.

(21) De in punt 1.6 van beide mededelingen vervatte opdracht voor de ENAC om — teneinde „overcapaciteit" ten gevolge van de aanvaarding door verscheidene maatschappijen van een route waarop ODV berusten te voorkomen — de „verbindingen en frequenties opnieuw te verdelen" over de betrokken transporteurs, lijkt geen rechtsgrondslag te vinden in artikel 4, lid 1, van de verordening en druist wellicht in tegen artikel 3, lid 1, voor zover dergelijke maatregelen de vrijheid van elke transporteur beperken om te kiezen welke routes en frequenties hij wenst te bedienen. Voorts lijkt het feit dat dergelijke „overcapaciteit" bestaat erop te wijzen dat er geen behoefte bestaat aan regulerend optreden om te waarborgen dat de luchtvaartmaatschappijen voldoen aan de basisbehoeften.

(22) De in punt 4.8 van beide mededelingen vervatte verplichting om bepaalde passagiers gunsttarieven aan te bieden, met als enige reden hun geboorteplaats (meer bepaald Sardinië), lijkt geen rechtsgrond te hebben en kan een onrechtmatige indirecte discriminatie op basis van nationaliteit inhouden (zie bijvoorbeeld zaak C-388/01 Commissie versus Italië [2003], jurisprudentie blz. I-00721).

(23) Er is geen adequate verklaring gegeven om te rechtvaardigen waarom:

— de tariefstructuren in dergelijke mate afwijken van die als vervat in de ODV van de mededeling van 10 december 2004. Er wordt nu gespecificeerd dat met de bestemming „Rome" en „Milaan" de respectieve luchthavensystemen van beide steden wordt bedoeld, wat inhoudt dat luchtvaartmaatschappijen die de ODV niet aanvaarden, niet kunnen werken vanuit enige luchthaven binnen die systemen;

— 50 % van de verbindingen tussen de luchthavens van Sardinië en Rome en Milaan moeten verlopen vanuit en met bestemming Fiumicino en Milaan-Linate.

IV. **Procedure**

(24) Ondanks de herhaalde aanmaningen van de Commissiediensten waarbij de aandacht van de Italiaanse autoriteiten werd gevestigd op deze talrijke problematische elementen en werd gewezen op de twijfel inzake de overeenstemming van de medegedeelde openbaredienstverplichtingen met de verordening, heeft de Italiaanse Republiek besloten deze verplichtingen als zodanig bekend te maken.

(25) Na deze publicatie hebben verscheidene belangstellenden contact opgenomen met de Commissie om op informele wijze hun bezwaren tegen de discriminerende en niet-evenredige aard van deze dienstverplichtingen bekend te maken.

(26) In het licht van deze elementen en uit hoofde van artikel 4, lid 3, van de verordening kan de Commissie een onderzoek openen om na te gaan of de ontwikkeling van één of meer verbindingen al dan niet op onrechtmatige wijze wordt beperkt door de opgelegde openbaredienstverplichtingen en om zo te bepalen of bedoelde verplichtingen moeten blijven gelden voor de desbetreffende verbindingen.

(27) Op 9 maart 2006 heeft de Commissie overeenkomstig artikel 12 van de verordening de Italiaanse autoriteiten verzocht bepaalde informatie met betrekking tot deze openbaredienstverplichtingen te verstrekken. Het door de Italiaanse autoriteiten op 22 maart 2006 toegezonden antwoord was onvolledig.

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN

Artikel 1

De Commissie stelt een onderzoek in overeenkomstig artikel 4, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 2408/92 teneinde te bepalen of de openbaredienstverplichtingen tussen de luchthavens van Sardinië en de voornaamste Italiaanse nationale luchthavens, zoals op verzoek van de Italiaanse Republiek bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* C 72 van 24 maart 2006 en C 93 van 21 april 2006, op de betrokken routes van toepassing moeten blijven.

Artikel 2

1. Binnen een termijn van een maand na de kennisgeving van deze beschikking verstrekt de Italiaanse Republiek de Commissie alle nodige informatie voor het onderzoek van de overeenstemming van de in artikel 1 bedoelde openbaredienstverplichtingen met artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 2408/92.

2. Met name verstrekt zij de Commissie de volgende informatie:

— een gedetailleerde toelichting van de sociaal-economische doelstellingen die worden nagestreefd met de in artikel 1 bedoelde openbaredienstverplichtingen en een rechtvaardiging van hun adequaatheid en evenredigheid met het oog op het bereiken van deze doelstellingen, met name wat de tien nieuwe routes betreft die niet in de mededeling van 7 oktober 2000 waren opgenomen;

— een gedetailleerde toelichting van hoe de maatregelen vervat in punt 1.6 van de twee in artikel 1 genoemde mededelingen om „overcapaciteit", ten gevolge van de aanvaarding door verscheidene transporteurs van een route waarop openbaredienstverplichtingen berusten, te voorkomen, in de praktijk zullen functioneren en van hun rechtvaardiging in het licht van artikel 4, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 2408/92;

— een juridische analyse, wat het gemeenschapsrecht betreft, waarbij de diverse voorwaarden, vervat in de openbaredienstverplichtingen waarnaar in artikel 1 wordt verwezen, worden gerechtvaardigd, met name:

  — een rechtvaardiging voor de verplichting gunsttarieven toe te passen voor passagiers die in Sardinië geboren zijn, ook al wonen zij er niet, met name in het licht van de reeds bestaande beschikbare discounttarieven voor studenten die binnen deze passagierscategorie vallen;

  — een toelichting van de wijze waarop de eis om in Sardinië te zijn geboren om in aanmerking te komen voor een verlaagd tarief, in de praktijk zal worden gecontroleerd;

  — een rechtvaardiging voor de eis van een bankgarantie om de adequate uitvoering van de dienstverlening te waarborgen, en van de methode om de hoogte daarvan te bepalen;

  — een rechtvaardiging voor het verschil tussen de nieuwe tariefstructuur en die van de openbaredienstverplichtingen als gepubliceerd op 10 december 2004;

  — een toelichting over de redenen waarom de openbaredienstverplichtingen gelden voor de luchthavensystemen van Milaan en Rome in plaats van voor de afzonderlijke luchthavens van die systemen en van de reden waarom 50 % van de verbindingen tussen de luchthavens van Sardinië en die van Rome en Milaan moeten verlopen vanuit en met bestemming Fiumicino en Milaan–Linate;

  — de rechtsgrond en de rechtvaardiging voor de groepering van de hierna volgende routes in pakketten:

    — Alghero–Rome, Rome–Alghero, Alghero–Milaan en Milaan–Alghero; en tevens

    — Olbia–Rome, Rome–Olbia, Olbia–Milaan en Milaan–Olbia;

— een gedetailleerde analyse van de economische betrekkingen tussen de regio's van Sardinië en van de rest van Italië waarin de luchthavens gevestigd zijn waarop de in artikel 1 genoemde openbaredienstverplichtingen betrekking hebben;

— een gedetailleerde analyse van het huidige aanbod van luchtvervoer tussen de luchthavens van Sardinië en de overige Italiaanse luchthavens waarop de in artikel 1 genoemde openbaredienstverplichtingen betrekking hebben, inclusief het aanbod van indirecte vluchten, alsook informatie over het tijdstip waarop verordening nr. 36 in werking is getreden;

— een gedetailleerde analyse betreffende de beschikbaarheid van alternatieve transportmiddelen en de capaciteit daarvan om aan de behoeften in kwestie te voldoen;

— een analyse van de huidige luchtvervoersvraag op elk van de routes waarop deze openbaredienstverplichtingen betrekking hebben, met onder meer de prognoses van de luchtvaartmaatschappije(en) zelf (passagiersverkeer, vrachtvervoer, financiële verwachtingen, enz.);

— een precisering van de reistijden en frequentievoorwaarden, vereist om de verschillende luchthavens van Sardinië waarvoor deze dienstverplichtingen gelden, over de weg te bereiken;

— een beschrijving van de huidige toestand, op de dag van kennisgeving van deze beschikking, wat de exploitatie van de verbindingen in kwestie betreft, met daarbij de identiteit van de luchtvaartmaatschappij(en) die deze verbindingen overeenkomstig de ODV exploiteert/exploiteren;

— het bestaan, op de dag van kennisgeving van deze beschikking, van eventuele beroepsprocedures bij het nationale gerecht en de juridische situatie inzake het opleggen van deze openbaredienstverplichtingen;

— een antwoord op de vraag of de openbaredienstverplichtingen als omschreven in de mededeling van 7 oktober 2000 van kracht zijn gebleven na de opschorting en intrekking ervan overeenkomstig de mededeling van 10 december 2004, met, als dat het geval zou zijn, de rechtsgrond daarvoor en de redenen waarom de Italiaanse autoriteiten hebben nagelaten de Commissie daarvan onverwijld op de hoogte te stellen.

Artikel 3

1. Deze beschikking is gericht tot de Italiaanse Republiek.

2. Deze beschikking wordt bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Gedaan te Brussel, 1 augustus 2006.

Voor de Commissie
Jacques BARROT
Vice-voorzitter