KOMISIA

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 1. augusta 2006

o začatí vyšetrovania podľa článku 4 ods. 3 nariadenia Rady (EHS) č. 2408/92 o prístupe leteckých dopravcov Spoločenstva k letovým trasám v rámci Spoločenstva

[oznámené pod číslom K(2006) 3516]

(2006/547/ES)

KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva,

so zreteľom na nariadenie Rady (EHS) č. 2408/92 z 23. júla 1992 o prístupe leteckých dopravcov Spoločenstva k letovým trasám v rámci Spoločenstva [1], a najmä na jeho článok 4 ods. 3 a článok 12,

keďže:

I. **Skutočnosti**

(1) Talianska republika odovzdala Komisii 27. januára a 28. februára 2006 nariadenia č. 35 a č. 36 Ministerstva infraštruktúry a dopravy z 29. decembra 2005 (uverejnené v Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana 11. januára 2006), ktorými sa ukladajú záväzky verejnej služby v súvislosti so 16 trasami medzi Sardíniou a hlavnými vnútroštátnymi letiskami, a požiadala Komisiu o uverejnenie oznamu v *Úradnom vestníku Európskej únie* v súlade s článkom 4 ods. 1 písm. a) nariadenia (EHS) č. 2408/92.

(2) Dňa 24. marca 2006 Komisia uverejnila oznam o záväzkoch verejnej služby uložených nariadením č. 35 („Oznam z 24. marca 2006“) [2] v súvislosti s týmito šiestimi trasami:

— Alghero–Rím a Rím–Alghero,

— Alghero–Miláno a Miláno–Alghero,

— Cagliari–Rím a Rím–Cagliari,

— Cagliari–Miláno a Miláno–Cagliari,

— Olbia–Rím a Rím–Olbia,

— Olbia–Miláno a Miláno–Olbia.

(3) Dňa 21. apríla 2006 Komisia uverejnila ďalší oznam o záväzkoch verejnej služby uložených nariadením č. 36 („Oznam z 21. apríla 2006“) [3] v súvislosti s týmito desiatimi trasami:

— Alghero–Boloňa a Boloňa–Alghero,

— Alghero–Turín a Turín–Alghero,

— Cagliari–Boloňa a Boloňa–Cagliari,

— Cagliari–Turín a Turín–Cagliari,

— Cagliari–Florencia a Florencia–Cagliari,

— Cagliari–Verona a Verona–Cagliari,

— Cagliari–Neapol a Neapol–Cagliari,

— Cagliari–Palermo a Palermo–Cagliari,

— Olbia–Boloňa a Boloňa–Olbia,

— Olbia–Verona a Verona–Olbia.

[1] Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 8. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1882/2003 (Ú. v. EÚ L 284, 31.10.2003, s. 1).

[2] Ú. v. EÚ C 72, 24.3.2006, s. 4.

[3] Ú. v. EÚ C 93, 21.4.2006, s. 13.

(4) Záväzky verejnej služby uverejnené v uvedených dvoch oznamoch majú tieto charakteristiky:

— Každú z 10 trás uverejnených v ozname z 21. apríla 2006 a záväzky verejnej služby, ktoré sú uložené v súvislosti s týmito trasami, musia príslušní dopravcovia prijať jednotlivo a v celistvosti.

— Obe trasy Alghero–Rím a Alghero–Miláno (dokopy) a obe trasy Olbia–Rím a Olbia–Miláno (dokopy) prestavujú samostatné balíky, ktoré musia príslušní dopravcovia prijať v celistvosti bez kompenzácií akéhokoľvek druhu alebo pôvodu. Na druhej strane, trasy Cagliari–Rím a Cagliari–Miláno musia príslušní dopravcovia prijať jednotlivo a v celistvosti bez kompenzácií akéhokoľvek druhu alebo pôvodu.

— Každý jednotlivý dopravca (alebo hlavný dopravca), ktorý na seba prevezme záväzky verejnej služby, je povinný zložiť prevádzkovú zábezpeku, ktorá má zaručiť riadne vykonávanie služby a jej kontinuitu. Výška tejto zábezpeky musí predstavovať aspoň 5 % celkového predpokladaného obratu z leteckých služieb naprogramovaných v rámci každého predmetného balíka trás na základe odhadu orgánu ENAC (l'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile). Zábezpeka sa zloží v prospech orgánu ENAC, ktorý ju použije na zabezpečenie kontinuity príslušných služieb v prípade neoprávneného odstúpenia, a pozostáva z bankovej záruky splatnej na prvé požiadanie (50 %) a poistnej zábezpeky (na zvyšných 50 %). V snahe predísť vzniku nadmerných kapacít v prípade, že by viacerí dopravcovia prijali trasu podliehajúcu záväzkom verejnej služby, vzhľadom na obmedzenia a stav infraštruktúry na príslušných letiskách, je orgán ENAC povinný zasiahnuť vo verejnom záujme na žiadosť Autonómneho regiónu Sardínie a skontrolovať prevádzkové programy dopravcov prijímajúcich záväzky verejnej služby s cieľom zaručiť, aby boli v úplnom súlade s cestovnými požiadavkami, ktoré sú základom uložených záväzkov. Cieľom takejto intervencie by malo byť spravodlivé rozdelenie trás a počtu letov medzi dopravcov prijímajúcich záväzky verejnej služby, a to na základe prepravných objemov na predmetných trasách (alebo balíkoch trás), zaznamenaných na každej z nich počas prechádzajúcich dvoch rokov.

— Minimálny počet letov, letové poriadky a ponúkaná kapacita každej trasy sú opísané v bode „2. ORGANIZÁCIA ZÁVÄZKOV VEREJNEJ SLUŽBY“ v oznamoch z 24. marca 2006 a 21. apríla 2006.

— Minimálne kapacity používaných lietadiel sú stanovené v bode „3. TYPY LIETADIEL, KTORÉ JE MOŽNÉ POUŽÍVAŤ NA JEDNOTLIVÝCH TRASÁCH“ v oznamoch z 24. marca 2006 a 21. apríla 2006.

— Tarifná štruktúra pre všetky príslušné trasy je opísaná v bode „4. TARIFY“ v oznamoch z 24. marca 2006 a 21. apríla 2006. Čo sa týka najmä znížených taríf, v bode 4.8 oboch oznamov sa uvádza, že dopravcovia prevádzkujúci lety na príslušných trasách majú právnu povinnosť poskytovať znížené tarify (vymedzené v bode „4. TARIFY“) minimálne osobám narodeným na Sardínii, a to aj v prípade, že Sardínia nie je ich bydliskom.

— Podľa nariadenia č. 35, zaslaného Komisii 29. decembra 2005 a uverejneného v Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana 11. januára 2006 a v *Úradnom vestníku Európskej únie* 24. marca 2006, sa záväzky v súvislosti s príslušnými trasami ukladajú od 31. marca 2006 do 30. marca 2009. Talianske orgány však 28. februára 2006 informovali Komisiu, že 23. februára 2006 prijali nariadenie (list Stáleho zastúpenia s ref. číslom 2321), ktorým sa uvedené dátumy pozmeňujú na 2. máj 2006 a 1. máj 2009. V Úradnom vestníku sa neskôr uverejnili tieto dátumy.

— Podľa nariadenia č. 36, zaslanom Komisii 29. decembra 2005 a uverejnenom v Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana 11. januára 2006 a v *Úradnom vestníku Európskej únie* 21. apríla 2006, sa dátumy začiatku a konca uplatňovania záväzkov v súvislosti s príslušnými trasami stanovia neskôr. Uverejnenie v Úradnom vestníku preto neobsahovalo žiadne konečné dátumy pre začiatok a koniec uplatňovania záväzkov.

— Dopravcovia, ktorí majú v úmysle prijať záväzky verejnej služby, musia predložiť oficiálny súhlas príslušnému talianskemu orgánu do 30 dní od uverejnenia oznamu v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

(5) Je potrebné poznamenať, že ešte pred uložením záväzkov verejnej služby, ktoré sú predmetom tohto rozhodnutia, uložila Talianska republika nariadeniami z 1. augusta 2000 a 21. decembra 2000 záväzky verejnej služby v súvislosti so šiestimi letovými trasami medzi letiskami na Sardínii, v Ríme a Miláne. Tieto záväzky sa uverejnili v *Úradnom vestníky Európskych spoločenstiev* zo 7. októbra 2000 ([1]) („Oznam zo 7. októbra 2000“). V súlade s článkom 4 ods. 1 písm. d) nariadenia (EHS) č. 2408/92 sa na príslušné trasy vyhlásila verejná súťaž s cieľom vybrať dopravcov s výlučným právom na prevádzkovanie spojov s finančnou kompenzáciou ([2]).

(6) Dopravcovia, ktorí dostali oprávnenie na prevádzkovanie spojov v súlade s uloženými záväzkami verejnej služby, boli títo:

— Alitalia: Cagliari–Rím.

— Air One: Cagliari–Miláno, Alghero–Miláno a Alghero–Rím.

— Meridiana: Olbia–Rím a Olbia–Miláno.

(7) Tieto dohody boli nahradené záväzkami verejnej služby, ktoré boli uložené talianskym nariadením z 8. novembra 2004 a uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* z 10. decembra 2004 („Oznam z 10. decembra 2004“) ([3]). Po rozhodnutí regionálneho správneho súdu v Lazio zo 17. marca 2005, ktorým sa čiastočne zrušilo nariadenie z 8. novembra 2004, talianske orgány informovali Komisiu, že tieto záväzky „zrušili“. V súvislosti s tým sa 1. júla 2005 ([4]) uverejnil oznam v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Talianske orgány informovali 6. decembra 2005 Komisiu, že nariadenie z 8. novembra 2004 sa zrušilo s účinnosťou od 15. novembra 2004.

(8) Dňa 28. februára 2006 talianske orgány informovali Komisiu, že 23. februára 2006 prijali nariadenie, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie č. 35 z 29. decembra 2005 a zrušujú sa nariadenia z 1. augusta 2000 a 21. decembra 2000 s účinnosťou od 2. mája 2006.

([1]) Ú. v. ES C 284, 7.10.2000, s. 16.
([2]) U. v. ES C 51, 16.2.2001, s. 22.
([3]) U. v. EÚ C 306, 10.12.2004, s. 6.
([4]) Ú. v. EÚ C 161, 1.7.2005, s. 10.

(9) V oznámení z 22. marca 2005 adresovanom Komisii talianske orgány uviedli, že záväzky verejnej služby uverejnené v oznámení zo 7. októbra 2000 sa uplatňovali na „dobrovoľnej báze“. Bolo to po prvý raz, čo talianske orgány informovali Komisiu, že tieto záväzky verejnej služby sa naďalej uplatňovali.

II. **Hlavné prvky právneho režimu záväzkov verejnej služby**

(10) Právny režim záväzkov verejnej služby je ustanovený v nariadení (EHS) č. 2408/92 (ďalej len „nariadenie“), ktorým sa definujú podmienky uplatňovania zásady slobodného poskytovania služieb v sektore leteckej dopravy.

(11) Záväzky verejnej služby sú definované ako výnimky zo zásady nariadenia, podľa ktorej „pokiaľ toto nariadenie nestanovuje inak, príslušné členské štáty udelia leteckým dopravcom Spoločenstva prepravné práva na trasách v rámci Spoločenstva“ ([5]).

(12) Podmienky uloženia týchto záväzkov sú definované v článku 4. Ich výklad je striktný a v súlade so zásadami nediskriminácie a proporcionality. Záväzky musia byť primerane zdôvodnené na základe kritérií ustanovených v tomto istom článku.

(13) Konkrétnejšie, právny režim záväzkov verejnej služby ustanovuje, že tieto záväzky môže uložiť členský štát v súvislosti s pravidelnými leteckými službami na letisko obsluhujúce okrajovú alebo rozvojovú oblasť na jeho území alebo v súvislosti s málo vyťaženou letovou trasou na regionálne letisko, ak sa táto letová trasa považuje za nevyhnutnú pre hospodársky rast regiónu, v ktorom sa letisko nachádza, a v rozsahu potrebnom na primerané zabezpečenie pravidelných leteckých dopravných služieb na tejto trase, zodpovedajúcich stanoveným normám kontinuity, pravidelnosti, kapacity a ceny, ktorým by dopravcovia nevyhoveli v prípade, že by sledovali iba svoje obchodné záujmy.

([5]) Článok 3 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 2408/92.

(14) Primeranosť pravidelných leteckých dopravných služieb zhodnotia členské štáty so zreteľom na verejný záujem, možnosť využiť iné formy dopravy, kapacitu týchto iných foriem dopravy splniť uvažované potreby a kombinovaný účinok prevádzky na predmetnej letovej trase všetkými leteckými dopravcami, ktorí prevádzkujú alebo majú v úmysle prevádzkovať na tejto letovej trase.

(15) V článku 4 sa ustanovuje dvojfázový mechanizmus: v prvej fáze [článok 4 ods. 1 písm. a)] príslušný členský štát uloží záväzky verejnej služby v súvislosti s jednou alebo viacerými letovými trasami, ktoré sú otvorené pre všetkých dopravcov Spoločenstva, pokiaľ dodržiavajú uvedené záväzky. V prípade že žiadny dopravca neprejaví záujem o prevádzkovanie na letovej trase, v súvislosti s ktorou boli uložené záväzky verejnej služby, členský štát môže prejsť k druhej fáze [článok 4 ods. 1 písm. d)], ktorá pozostáva z obmedzenia prístupu k letovej trase v prospech jediného dopravcu, najviac na obdobie troch rokov s možnosťou predĺženia. Tento dopravca sa vyberie na základe verejnej súťaže Spoločenstva. Vybraný dopravca tak môže poberať finančnú kompenzáciu za prevádzkovanie na danej trase v súlade so záväzkami verejnej služby.

(16) Po vyšetrovaní vedenom na základe žiadosti členského štátu alebo z vlastnej iniciatívy môže Komisia rozhodnúť podľa článku 4 ods. 3, či sa má aj naďalej uplatňovať uverejnený záväzok verejnej služby. Komisia musí svoje rozhodnutie oznámiť Rade a členským štátom. Ktorýkoľvek členský štát sa môže v danej veci obrátiť na Radu, ktorá môže kvalifikovanou väčšinou prijať odlišné rozhodnutie.

III. **Existencia náležitostí vyvolávajúcich vážne pochybnosti o súlade záväzkov verejnej služby uložených na letecké trasy medzi letiskami na Sardínii a hlavnými vnútroštátnymi letiskami s článkom 4 nariadenia (EHS) č. 2408/92**

(17) V článku 4 ods. 1 písm. a) nariadenia je vymenovaný určitý počet kumulatívnych kritérií uloženia záväzkov verejnej služby:

— Typ oprávnenej trasy: ide o trasy na letisko obsluhujúce okrajovú oblasť alebo rozvojovú oblasť na území príslušného členského štátu alebo o málo vyťaženú trasu na regionálne letisko na tomto území.

— Musí sa preukázať, že daná trasa je nevyhnutná pre hospodársky rast regiónu, v ktorom sa nachádza obsluhujúce letisko.

— Musí sa dodržiavať zásada primeranosti, ktorá sa posudzuje vzhľadom na existenciu iných foriem dopravy alebo možnosti náhradných trás.

(18) Záväzky verejnej služby musia byť navyše v súlade s hlavnými zásadami proporcionality a nediskriminácie [pozri napr. rozhodnutie Súdneho dvora z 20. februára 2001 vo veci C-205/99, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) a iné v. Administración General del Estado, Zb. 2001, s. I-01271].

(19) V danom prípade oznámenia ukladajúce záväzky verejnej služby, ktoré sa uverejnili na žiadosť Talianskej republiky v Úradnom vestníku, obsahujú niekoľko ustanovení, ktoré vyvolávajú vážne pochybnosti o ich súlade s článkom 4 nariadenia. Konkrétne:

— Nepredložilo sa žiadne adekvátne vysvetlenie zdôvodňujúce primeranosť a proporcionalitu záväzkov verejnej služby vo vzťahu k sledovaným cieľom.

— Nie je zrejmé, či sú trasy, v súvislosti s ktorými sa uložili záväzky verejnej služby, nevyhnutné pre hospodársky rast regiónov Sardínie, v ktorých sa nachádzajú príslušné letiská, a to najmä vzhľadom na:

— charakter a počet príslušných trás;

— existenciu alternatívnych letových trás umožňujúcich zabezpečenie primeranej a kontinuálnej služby na príslušné letiská, prostredníctvom hlavných talianskych dopravných uzlov, ktoré sú dostatočne prepojené so Sardíniou;

— vzťahy medzi záväzkami verejnej služby a dopravou medzi rôznymi letiskami, ktorých sa týkajú nové trasy.

(20) Požiadavka, aby zainteresovaní dopravcovia prevádzkovali v celistvosti 6 trás, na ktoré sa vzťahujú záväzky verejnej služby, môže obzvlášť obmedzovať slobodu poskytovania služieb. Zdá sa, že táto požiadavka nie je podložená článkom 4 ods. 1 nariadenia a mohla by byť v rozpore so zásadami proporcionality a nediskriminácie, najmä vzhľadom na to, že:

— nebolo dokázané, že spojenie týchto letových trás do jedného celku je nevyhnutné pre hospodársky rast regiónov Sardínie, v ktorých sa nachádzajú príslušné letiská;

— zdá sa, že neexistuje žiadny jasný právny základ alebo funkčné opodstatnenie pre toto spojenie do jedného celku (napr. z hľadiska zemepisnej polohy príslušných letísk), keďže uloženie sa týka záväzkov verejnej služby bez kompenzácie;

— existuje riziko neoprávnenej diskriminácie medzi dopravcami, keďže iba najväčší z nich majú prostriedky na prevádzkovanie za daných podmienok.

(21) Zdá sa, že možnosť uvedená v bode 1.6 oboch oznámení, aby v prípade, že viacerí dopravcovia prijmú prevádzkovanie trasy, ktorá je predmetom záväzkov verejnej služby, „zasiahlo“ ENAC s cieľom predísť vzniku „nadmerných kapacít“ prostredníctvom „prerozdelenia trás a počtu letov“ medzi dopravcov, nie je podložená článkom 4 ods. 1 nariadenia a mohla by byť v rozpore s článkom 3 ods. 1, keďže tieto opatrenia obmedzujú slobodu každého dopravcu vybrať si podľa želania trasy a počet letov. Existencia „nadmerných kapacít“ nasvedčuje tomu, že nie sú potrebné žiadne regulačné zásahy na zabezpečenie toho, aby dopravcovia pokryli základný dopyt.

(22) Zdá sa, že požiadavka v bode 4.8 oboch oznámení, že znížené tarify sa poskytujú cestujúcim výlučne na základe miesta ich narodenia (v tomto prípade Sardínia), nemá právne opodstatnenie a môže predstavovať zakázanú nepriamu diskrimináciu z dôvodu národnosti (pozri napr. vec C-388/01 Komisia v. Taliansko Zb. 2003, s. I-00721).

(23) Neposkytlo sa primerané vysvetlenie, ktorým by sa odôvodnilo, prečo:

— sa tarifné štruktúry tak líšia v porovnaní so záväzkami verejnej služby uverejnenými v ozname z 10. decembra 2004. Upresnilo sa, že odkazy na Rím a Miláno by sa mali chápať ako odkazy na ich príslušné letiskové systémy, čo znamená, že dopravcovia, ktorí neprijmú záväzky verejnej služby, nemôžu prevádzkovať služby zo žiadneho letiska v rámci týchto systémov;

— 50 % spojov medzi letiskami Sardínie, Ríma a Milána sa musí prevádzkovať z/do Fiumicino a z/do Milána.

IV. **Postup**

(24) Napriek opakovaným výzvam, ktorými Komisia upozornila talianske orgány na uvedené problémy a vyjadrila pochybnosti o súlade oznamov ukladajúcich záväzky verejnej služby s nariadením, sa Talianska republika rozhodla, že ich uverejnení.

(25) Hneď po ich uverejnení sa na Komisiu obrátilo viacero zainteresovaných strán, aby neformálnym spôsobom vyjadrili svoje obavy a sťažnosti týkajúce sa disproporčného a diskriminačného charakteru záväzkov verejnej služby.

(26) Vo svetle vyššie opísaných skutočností a v zmysle článku 4 ods. 3 nariadenia môže Komisia začať vyšetrovanie s cieľom zistiť, či je rozvoj jednej alebo viacerých letových trás neoprávnene obmedzený uložením záväzkov verejnej služby, a rozhodnúť, či sa uvedené záväzky majú aj naďalej uplatňovať na dotknutých trasách.

(27) Komisia požiadala 9. marca 2006 talianske orgány v zmysle článku 12 nariadenia, aby poskytli určité informácie v súvislosti s predmetnými záväzkami verejnej služby. Odpoveď talianskych orgánov z 22. marca 2006 nebola úplná,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Komisia sa rozhodla začať vyšetrovanie podľa článku 4 ods. 3 nariadenia (EHS) č. 2408/92 s cieľom určiť, či sa majú aj naďalej uplatňovať záväzky verejnej služby uložené v súvislosti s trasami medzi letiskami na Sardínii a hlavnými vnútroštátnymi letiskami a uverejnené na žiadosť Talianskej republiky v *Úradnom vestníku Európskej únie* C 72 z 24. marca 2006 a C 93 z 21. apríla 2006.

Článok 2

1. Talianska republika odovzdá Komisii do jedného mesiaca od oznámenia tohto rozhodnutia všetky informácie nevyhnuté na preskúmanie súladu záväzkov verejnej služby uvedených v článku 1 s článkom 4 nariadenia (EHS) č. 2408/92.

2. Talianska republika odovzdá najmä:

— Podrobný opis socioekonomických cieľov sledovaných uložením záväzkov verejnej služby uvedených v článku 1 a odôvodnenie, do akej miery sú takéto záväzky primerané a proporcionálne, pokiaľ ide o dosiahnutie týchto cieľov – najmä v súvislosti s desiatimi novými trasami, ktoré nie sú uvedené v ozname zo 7. októbra 2000.

— Podrobné vysvetlenie, ako budú fungovať v praxi opatrenia uvedené v bode 1.6 oboch oznamov uvedených v článku 1, ktoré majú zabrániť vzniku „nadmernej kapacity“, keď viacerí prepravcovia prijmú trasu, na ktorú sa vzťahujú záväzky verejnej služby, a odôvodnenie týchto opatrení podľa článku 4 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 2408/92.

— Právnu analýzu s ohľadom na právo Spoločenstva zdôvodňujúcu odlišnosť podmienok obsiahnutých v záväzkoch verejnej služby uvedených v článku 1, a najmä:

  — Odôvodnenie pre poskytovanie znížených taríf osobám narodeným na Sardínii, a to aj v prípade, že nemajú bydlisko na Sardínii, najmä vzhľadom na už existujúce zľavy na lety pre študentov, ktorí spadajú do tejto kategórie cestujúcich.

  — Vysvetlenie, ako sa bude uplatňovať v praxi požiadavka byť narodený na Sardínii, ktorá oprávňuje na znížené tarify.

  — Odôvodnenie požiadavky na zloženie prevádzkovej zábezpeky a metódy na výpočet jej výšky.

  — Odôvodnenie rozdielov medzi novými tarifnými štruktúrami a tými, ktoré sa uložili záväzkami verejnej služby uverejnenými 10. decembra 2004.

  — Vysvetlenie dôvodov, prečo sa záväzky verejnej služby uplatňujú v súvislosti s letiskovými systémami Ríma a Milána, a nie v súvislosti s jednotlivými letiskami v rámci týchto systémov, a prečo sa 50 % spojov medzi letiskami Sardínie, Ríma a Milána musí prevádzkovať z/do Fiumicino a z/do Milána-Linate.

  — Právny základ a odôvodnenie pre spojenie nasledujúcich trás do nasledujúcich dvoch balíkov:

    — Alghero–Rím, Rím–Alghero, Alghero–Miláno a Miláno–Alghero; a

    — Olbia–Rím, Rím–Olbia, Olbia–Miláno a Miláno–Olbia.

  — Podrobnú analýzu ekonomických vzťahov medzi regiónmi Sardínie a ostatnými regiónmi Talianska, v ktorých sa nachádzajú letiská, na ktoré sa vzťahujú záväzky verejnej služby uvedené v článku 1.

  — Podrobnú analýzu súčasnej ponuky leteckej dopravy medzi letiskami Sardínie a ostatnými talianskymi letiskami, na ktoré sa vzťahujú záväzky verejnej služby uvedené v článku 1, vrátane ponuky nepriamych letov, ako aj uvedenie dátumu nadobudnutia účinnosti nariadenia č. 36.

  — Podrobnú analýzu dostupnosti iných foriem dopravy a kapacity týchto foriem dopravy vzhľadom na zvažované dopravné potreby.

— Podrobnú analýzu súčasného dopytu po leteckej doprave na každej letovej trase, na ktorú sa vzťahujú záväzky verejnej služby, vrátane prevádzkových prognóz (doprava cestujúcich, nákladná doprava, finančné prognózy, atď.) oznámených dopravcom alebo dopravcami.

— Presný opis cestovného času a počtu spojov potrebných na prepojenie rôznych letísk Sardínie, na ktoré sa vzťahujú tieto záväzky, cestnou dopravou.

— Opis situácie v deň oznámenia tohto rozhodnutia, pokiaľ ide o prevádzkovanie týchto služieb v súlade so záväzkami, a identita dopravcu alebo dopravcov prevádzkujúcich služby v rámci režimu záväzkov verejnej služby.

— Všetky sťažnosti, ktoré sú už podané na vnútroštátnych súdoch v deň oznámenia tohto rozhodnutia, a právny stav oznamu, ktorým sa ukladajú záväzky verejnej služby.

— Vysvetlenie, či sa záväzky verejnej služby uverejnené v ozname zo 7. októbra 2000 uplatňovali aj po pozastavení a zrušení záväzkov uverejnených v ozname z 10. decembra 2004 a ak áno, tak na akom právnom základe, a prečo o tom talianske orgány včas neinformovali Komisiu.

Článok 3

1. Toto rozhodnutie je určené Talianskej republike.

2. Toto rozhodnutie sa uverejní v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

V Bruseli 1. augusta 2006

Za Komisiu

Jacques BARROT

podpredseda