

**A Bizottság közleménye a 2408/92/EGK tanácsi rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontjában található eljárás értelmében**

(2006/C 93/08)

(EGT vonatkozású szöveg)

A közösségi légitársaságok Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló, 1992. július 23-i 2408/92/EGK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében az olasz kormány úgy határozott, hogy a Szardínia Autonóm Tartomány által kialakított javaslatnak megfelelően közszolgáltatási kötelezettségeket ír elő légitársaságok működtetésére néhány szardíniai légitársaság és a legfontosabb nemzeti repülőterek közötti útvonalakon.

Szardínia földrajzi elszigeteltsége jelentősen korlátozza összeköttetési lehetőségeit, alapvető és pótolhatatlan szerepet tulajdonítva a légitársaságoknak, amely nem rendelkezik hasonló megfelelő alternatívákkal.

Ebben az összefüggésben a menetrend szerinti légitársaságok közszolgáltatásnak minősülnek, amely alapvető fontosságú a sziget gazdasági és társadalmi fejlődéséért, illetve a személyek szabad mozgáshoz való jogának garantálása érdekében.

**1. KÖZSZOLGÁLTATÁSI ÚTVONALAK ÉS A SZOLGÁLTATÁSI KÖTELEZETTSÉG ÁLTALÁNOS LEÍRÁSA**

1.1. A közszolgáltatási kötelezettségek által érintett útvonalak a következők:

**Alghero – Bologna és vissza**

**Alghero – Torino és vissza**

**Cagliari – Bologna és vissza**

**Cagliari – Torino és vissza**

**Cagliari – Firenze és vissza**

**Cagliari – Verona és vissza**

**Cagliari – Nápoly és vissza**

**Cagliari – Palermo és vissza**

**Olbia – Bologna és vissza**

**Olbia – Verona és vissza**

1.2. A 793/2004/EK rendelettel módosított, a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló, 1993. január 18-i 95/93/EGK tanácsi rendelet 9. cikkének megfelelően, az e kötelezettségekben előírt módzatok szerint az illetékes szervek fenntarthatnak néhány résidőt légitársaságok működtetésére.

1.3. Az érintett légitársaságoknak minden fent meghatározott útvonalat és szolgáltatási kötelezettséget egyenként, egyben és teljes egészében kell elvállalnia.

1.4. Minden egyes, kötelezettségeket elvállaló légitársaságoknak működtetési biztosítékot kell letétbe helyeznie a szolgáltatás hiánytalan működtetésének és folyamatosságának garantálására. **Az ilyen biztosítéknak az érintett útvonalak programcsomagjának szolgáltatásaira vonatkozóan legalább a becsült teljes forgalom 5 %-ára kell rúgnia, amelyet az ENAC – Nemzeti Polgári Légitársaságok Biztonsági Hatósága – értékelt. A pénzügyi biztosítékot az ENAC javára kell letétbe helyezni, amely azt igazolatlan elmaradás esetén a közszolgáltatási kötelezettségek folyamatosságának biztosítására fordítja, és amely 50 %-ban készpénzes banki kezességéből, a fennmaradó 50 %-ban pedig biztosítási kezességéből áll.**

1.5. Az ENAC Szardínia Autonóm Tartománnyal egyetértésben megvizsgálja a jelentkező légitársaságok infrastruktúrájának alkalmasságát, valamint, hogy rendelkeznek-e a szolgáltatáshoz való hozzáféréshez szükséges minimális követelményekkel a közszolgáltatási kötelezettségek elrendelésében kitűzött célok megvalósítása érdekében. A vizsgálat eredményeként a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésére alkalmasnak ítélt légitársaságoknak lehetőséget adnak a szolgáltatás teljesítésére.

1.6. A kihasználatlan kapacitás elkerülése érdekében, amellyel a közszolgáltatási kötelezettségek alá tartozó útvonal több légitársaság által történő elvállalása következtében kellene számolni, az érintett repülőterek infrastrukturális korlátait és adottságait figyelembe véve a Nemzeti Polgári Légiközlekedési Hatóság – Szardínia Autonóm Tartomány véleményének figyelembevételével – a közérdek legmegfelelőbb képviselője érdekében megbízást nyert, hogy közreműködjen az elvállaló légitársaságok működési programjainak kialakításában oly módon, hogy azok összességükben arányosak legyenek a kötelezettségek kiszabását meghatározó közlekedési igényekkel.

Ennek a közreműködésnek meg kell felelnie az útvonalat és a járatgyakorlatokat elvállaló légitársaságok közötti igazságos elosztásának.

1.7. Bármely fent említett útvonal elvállalásához az adott légitársaságnak a következő minimális feltételeknek kell megfelelnie:

1. a 2407/92/EGK rendelet értelmében üzemben tartási engedéllyel (AOC) és az előírt engedéllyel rendelkező közösségi légitársaságnak kell lennie;
2. igazolnia kell, hogy rendelkezik a kiszabott közszolgáltatási kötelezettségekben meghatározott célok kielégítő megvalósításához megfelelő nagyságú és stabil pénzügyi háttérrel, az ezen kötelezettségek megszabását megelőző évben akkora légi közlekedési forgalommal, amely legalább az elvállalt útvonal összességével vagy azzal egyenértékű törzstörkével egyenlő;
3. igazolnia kell, hogy saját tulajdonában vagy garantált bérletben a kötelezettségek teljes időtartamára megfelelő – a Szardíniáról induló első reggeli járatok számával a kiszabott kötelezettségek előírásainak megfelelően összefüggő – számú repülőgépet áll rendelkezésére, és általában megfelelő számú repülőgéppel rendelkezik a kiszabott kötelezettségek előírásainak kielégítéséhez szükséges kapacitásbeli jellemzőkhöz;
4. olaszul folyékonyan és hibátlanul beszélő személyzetet alkalmaz a megjelölt útvonalakon;
5. a jegyek forgalmazása és értékesítése a nagy számítógépes helyfoglalási rendszerek (Amadeus, Galileo, Sabre, World span) legalább egyikén keresztül történik, az internet, telefon, repülőtéri pénztárak és utazási irodák révén, ahol e módok legalább egyike a vásárlóra rótt bármiféle költség nélkül kerül alkalmazásra;
6. saját részről igazolnia kell, hogy a 2004. január 1-től 2004. december 31-ig tartó időszakban összesített rendelkezésre állási mutatója legalább 98 %-os, 15 percen belüli összesített pontossági mutatója pedig (az IATA statisztikai egyezményei alapján) legalább 80 %-os volt;
7. az előző, 1.4. pontban említett működtetési biztosíték letétbe helyezése az előírt feltételek szerint.

1.8. A szolgáltatás folyamatos, megbízható, pontos és biztonságos működésének garántálása érdekében a közszolgáltatási kötelezettségeket elvállalni szándékozó légitársaságoknak az ENAC részére (olasz vagy angol nyelven) megfelelő dokumentációt kell benyújtaniuk, amely tanúsítja, hogy a szolgáltatásnyújtáshoz megfelelnek a fenti feltételeknek, valamint birtokában vannak a szolgáltatáshoz szükséges szervezési, műszaki és pénzügyi erőforrásoknak.

1.9. Az e közszolgáltatási kötelezettségeket elvállaló légitársaságok igyekeznek pontosan betartani és alkalmazni az utasok védelmére vonatkozó hazai, nemzetközi és közösségi jogszabályi rendelkezéseket, a személyek fizikai sérülései, túlfoglalás, késés, járatörletés, csomagok elvesztése, késése és károsodása esetében. Igyekeznek továbbá a 2005. február 17-én hatályba lépett 261/2004/EK rendelet közösségi szabályait alkalmazni túlfoglalás, járatörletés és késés esetén, különös tekintettel a fogyatékkal élő és mozgáskorlátozott utasokra. E közszolgáltatási kötelezettségek elvállalásával egyidejűleg, a légitársaságok igyekeznek egységesíteni magatartásukat az európai és olaszországi utasok jogainak kártájában foglalt elvek gyakorlása során.

## 2. A KÖZSZOLGÁLTATÁSI KÖTELEZETTSÉGEK RÉSZLETES LEÍRÁSA

2.1. A közszolgáltatási kötelezettségek a Szardínia földrajzi elszigeteltségéből adódó sajátosságok figyelembevételével kerültek meghatározásra; a minimális járatsűrűség és a felajánlott befogadóképesség tekintetében a következő kötelezettségek érvényesek:

### 2.1.1. Az Alghero–Bologna útvonalon

#### a) Minimális napi járatsűrűség

Az Alghero–Bologna útvonalon egész évben biztosítani kell legalább 1 oda- és 1 visszautat. Az összeköttetés közvetlenül, közbelső leszállás nélkül értendő.

#### b) Menetrendek

A menetrend kialakításának kötelező érvénnyel kell figyelembe venni azt az igényt, hogy az utasok egyetlen nap alatt elindulhassanak Szardíniáról és vissza is térhessenek oda, miközben jelentős időt töltsenek a célállomáson. E célból a Szardíniát elhagyó járat nem indulhat 9.30 után, és a Szardíniára visszatérő járat nem indulhat 19.00 előtt.

#### c) Befogadóképesség

Az útvonalon egész évben, mindkét irányba, naponta legalább 40 férőhelyet kell felajánlani.

Feltételezve, hogy a tervezett járatok összesített napi kihasználtsági mutatója meghaladja a 80 %-ot, az ENAC – Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével – felhatalmazhatja az útvonalat elvállaló légitársaságokat, hogy az igények kielégítéséig kiegészítő járatokat vezessenek be, vagy nagyobb befogadóképességű repülőgépeket üzemeltessenek, az Igazgatóság felé minden újabb kötelezettség nélkül.

Feltételezve, hogy a tervezett járatok összesített napi kihasználtsági mutatója nem éri el az 50 %-ot, az ENAC – Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével – felhatalmazhatja az útvonalat elvállaló légitársaságokat, hogy kisebb befogadóképességű repülőgépekkel működtessék a járatokat és/vagy a kínálatot a kereslethez igazítsák.

### 2.1.2. Az Alghero–Torino útvonalon

#### a) Minimális napi járatsűrűség

Az Alghero–Torino útvonalon egész évben biztosítani kell legalább 1 oda- és 1 visszautat. Az összeköttetés közvetlenül, közbelső leszállás nélkül értendő.

#### b) Menetrendek

A menetrend kialakításának kötelező érvénnyel kell figyelembe venni azt az igényt, hogy az utasok egyetlen nap alatt elindulhassanak Szardíniáról és vissza is térhessenek oda, miközben jelentős időt töltsenek a célállomáson. E célból a Szardíniát elhagyó járat nem indulhat 9.30 után, és a Szardíniára visszatérő járat nem indulhat 19.00 előtt.

#### c) Befogadóképesség

Az útvonalon egész évben, mindkét irányba, naponta legalább 40 férőhelyet kell felajánlani.

Feltételezve, hogy a tervezett járatok összesített napi kihasználtsági mutatója meghaladja a 80 %-ot, az ENAC – Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével – felhatalmazhatja az útvonalat elvállaló légitársaságokat, hogy az igények kielégítéséig kiegészítő járatokat vezessenek be, vagy nagyobb befogadóképességű repülőgépeket üzemeltessenek, az Igazgatóság felé minden újabb kötelezettség nélkül.

Feltételezve, hogy a tervezett járatok összesített napi kihasználtsági mutatója nem éri el az 50 %-ot, az ENAC – Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével – felhatalmazhatja az útvonalat elvállaló légitársaságokat, hogy kisebb befogadóképességű repülőgépekkel működtessék a járatokat és/vagy a kínálatot a kereslethez igazítsák.

### 2.1.3. A Cagliari–Bologna útvonalon

#### a) Minimális napi járatsűrűség

A Cagliari–Bologna útvonalon október 1-től május 31-ig legalább 1/2 (\*) odautat és 1/2 (\*) visszautat, valamint június 1-től szeptember 30-ig (illetve a karácsonyi és a húsvéti időszakban) legalább 2 odautat és 2 visszautat kell biztosítani;

(\*) A (\*)-gal megjelölt működési járatsűrűség az időszaktól és a hét napjától függően változhat az időnyen belül. Az időszakra és a hét napjaira lebontott végleges menetrendet azok a társaságok alakítják ki, amelyek elvállalták a kötelezettségeket. A menetrendnek teljes egészében ki kell elégítenie a követelményeket, és azt a szolgáltatási kötelezettségeket elvállaló légitársaságoknak minden repülési időny kezdete előtt legalább 15 nappal be kell nyújtani az ENAC-hoz valamint közölniük kell Szardínia Autonóm tartománnyal, amely hiányosságok esetén annak kiigazítását kérheti. Az összeköttetés közvetlenül, közvetlen leszállás nélkül értendő.

#### b) Menetrendek

A menetrend kialakításának kötelező érvénnyel kell figyelembe venni azt az igényt, hogy az utasok egyetlen nap alatt elindulhassanak Szardíniáról és vissza is térhessenek oda, miközben jelentős időt töltsenek a célállomáson. E célból legalább az egyik, Szardíniát elhagyó járat nem indulhat 9.30 után, és legalább az egyik, Szardíniára visszatérő járat nem indulhat 19.00 előtt.

#### c) Befogadóképesség

A felajánlott napi befogadóképesség a kötelezettségekben megjelölt két időnyben előírt eltérő járatsűrűség figyelembevételével kerül meghatározásra.

Az október 1-től május 31-ig felajánlott minimális napi befogadóképesség 150 férőhely mindkét irányba.

A június 1-től szeptember 30-ig (valamint a karácsonyi és a húsvéti időszakban) felajánlott minimális napi befogadóképesség 300 utasférőhely mindkét irányba.

Feltételezve, hogy a tervezett járatok összesített napi kihasználtsági mutatója meghaladja a 80 %-ot, az ENAC – Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével – felhatalmazhatja az útvonalat elvállaló légitársaságokat, hogy az igények kielégítéséig kiegészítő járatokat vezessenek be, vagy nagyobb befogadóképességű repülőgépeket üzemeltessenek, az Igazgatóság felé minden újabb kötelezettség nélkül.

Feltételezve, hogy a tervezett járatok összesített napi kihasználtsági mutatója nem éri el az 50 %-ot, az ENAC – Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével – felhatalmazhatja az útvonalat elvállaló légitársaságokat, hogy kisebb befogadóképességű repülőgépekkel működtessék a járatokat és/vagy a kínálatot a kereslethez igazítsák.

#### 2.1.4. A Cagliari–Torino útvonalon

##### a) Minimális napi járatsűrűség

A Cagliari–Torino útvonalon október 1-től május 31-ig legalább 1/2 (\*) odaútat és 1/2 (\*) visszautat, valamint június 1-től szeptember 30-ig (illetve a karácsonyi és a húsvéti időszakban) legalább 2 odaútat és 2 visszautat kell biztosítani;

(\*) A (\*)-gal megjelölt működési járatsűrűség az időszaktól és a hét napjától függően változhat az időnyen belül. Az időszakra és a hét napjaira lebontott végleges menetrendet azok a társaságok alakítják ki, amelyek elvállalták a kötelezettségeket. A menetrendnek teljes egészében ki kell elégítenie a követelményeket, és azt a szolgáltatási kötelezettségeket elvállaló légitársaságoknak minden repülési időny kezdete előtt legalább 15 nappal be kell nyújtani az ENAC-hoz valamint közölniük kell Szardínia Autonóm tartománnyal, amely hiányosságok esetén annak kiigazítását kérheti. Az összeköttetés közvetlenül, közbenő leszállás nélkül értendő.

##### b) Menetrendek

A menetrend kialakításának kötelező érvénnyel kell figyelembe venni azt az igényt, hogy az utasok egyetlen nap alatt elindulhassanak Szardíniáról és vissza is térhessenek oda, miközben jelentős időt töltsenek a célállomáson. E célból legalább az egyik, Szardíniát elhagyó járat nem indulhat 9.30 után, és legalább az egyik, Szardíniára visszatérő járat nem indulhat 19.00 előtt.

##### c) Befogadóképesség

A felajánlott napi befogadóképesség a kötelezettségekben megjelölt két időnyben előírt eltérő járatsűrűség figyelembevételével kerül meghatározásra.

Az október 1-től május 31-ig felajánlott minimális napi befogadóképesség 150 férőhely mindkét irányba.

A június 1-től szeptember 30-ig (valamint a karácsonyi és a húsvéti időszakban) felajánlott minimális napi befogadóképesség 300 utasférőhely mindkét irányba.

Feltételezve, hogy a tervezett járatok összesített napi kihasználtsági mutatója meghaladja a 80 %-ot, az ENAC – Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével – felhatalmazhatja az útvonalat elvállaló légitársaságokat, hogy az igények kielégítéséig kiegészítő járatokat vezessenek be, vagy nagyobb befogadóképességű repülőgépeket üzemeltessenek, az Igazgatóság felé minden újabb kötelezettség nélkül.

Feltételezve, hogy a tervezett járatok összesített napi kihasználtsági mutatója nem éri el az 50 %-ot, az ENAC – Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével – felhatalmazhatja az útvonalat elvállaló légitársaságokat, hogy kisebb befogadóképességű repülőgépekkel működtessék a járatokat és/vagy a kínálatot a kereslethez igazítsák.

#### 2.1.5. A Cagliari–Firenze útvonalon

##### a) Minimális napi járatsűrűség

A Cagliari–Firenze útvonalon egész évben biztosítani kell legalább 1 oda- és 1 visszautat. Az összeköttetés közvetlenül, közbenő leszállás nélkül értendő.

##### b) Menetrendek

A menetrend kialakításának kötelező érvénnyel kell figyelembe venni azt az igényt, hogy az utasok egyetlen nap alatt elindulhassanak Szardíniáról és vissza is térhessenek oda, miközben jelentős időt töltsenek a célállomáson. E célból a Szardíniát elhagyó járat nem indulhat 9.30 után, és a Szardíniára visszatérő járat nem indulhat 19.00 előtt.

c) *Befogadóképesség*

Az útvonalon egész évben, mindkét irányba, naponta legalább 130 férőhelyet kell felajánlani.

Feltételezve, hogy a tervezett járatok összesített napi kihasználtsági mutatója meghaladja a 80 %-ot, az ENAC – Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével – felhatalmazhatja az útvonalat elvállaló légitársaságokat, hogy az igények kielégítéséig kiegészítő járatokat vezessenek be, vagy nagyobb befogadóképességű repülőgépeket üzemeltessenek, az Igazgatóság felé minden újabb kötelezettség nélkül.

Feltételezve, hogy a tervezett járatok összesített napi kihasználtsági mutatója nem éri el az 50 %-ot, az ENAC – Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével – felhatalmazhatja az útvonalat elvállaló légitársaságokat, hogy kisebb befogadóképességű repülőgépekkel működtessék a járatokat és/vagy a kínálatot a kereslethez igazítsák.

**2.1.6. A Cagliari–Verona útvonalon**a) *Minimális napi járatsűrűség*

A Cagliari–Verona útvonalon egész évben biztosítani kell legalább 1 oda- és 1 visszautat. Az összeköttetés közvetlenül, közbelső leszállás nélkül értendő.

b) *Menetrendek*

A menetrend kialakításának kötelező érvénnyel kell figyelembe venni azt az igényt, hogy az utasok egyetlen nap alatt elindulhassanak Szardíniáról és vissza is térhessenek oda, miközben jelentős időt tölthetnek a célállomáson. E célból a Szardíniát elhagyó járat nem indulhat 9.30 után, és a Szardíniára visszatérő járat nem indulhat 19.00 előtt.

c) *Befogadóképesség*

Az útvonalon egész évben, mindkét irányba, naponta legalább 150 férőhelyet kell felajánlani.

Feltételezve, hogy a tervezett járatok összesített napi kihasználtsági mutatója meghaladja a 80 %-ot, az ENAC – Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével – felhatalmazhatja az útvonalat elvállaló légitársaságokat, hogy az igények kielégítéséig kiegészítő járatokat vezessenek be, vagy nagyobb befogadóképességű repülőgépeket üzemeltessenek, az Igazgatóság felé minden újabb kötelezettség nélkül.

Feltételezve, hogy a tervezett járatok összesített napi kihasználtsági mutatója nem éri el az 50 %-ot, az ENAC – Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével – felhatalmazhatja az útvonalat elvállaló légitársaságokat, hogy kisebb befogadóképességű repülőgépekkel működtessék a járatokat és/vagy a kínálatot a kereslethez igazítsák.

**2.1.7. A Cagliari–Nápoly útvonalon**a) *Minimális napi járatsűrűség*

A Cagliari–Nápoly útvonalon egész évben biztosítani kell legalább 1 oda- és 1 visszautat. Az összeköttetés közvetlenül, közbelső leszállás nélkül értendő.

b) *Menetrendek*

A menetrend kialakításának kötelező érvénnyel kell figyelembe venni azt az igényt, hogy az utasok egyetlen nap alatt elindulhassanak Szardíniáról és vissza is térhessenek oda, miközben jelentős időt tölthetnek a célállomáson. E célból a Szardíniát elhagyó járat nem indulhat 9.30 után, és a Szardíniára visszatérő járat nem indulhat 19.00 előtt.

c) *Befogadóképesség*

Az útvonalon egész évben, mindkét irányba, naponta legalább 130 férőhelyet kell felajánlani.

Feltételezve, hogy a tervezett járatok összesített napi kihasználtsági mutatója meghaladja a 80 %-ot, az ENAC – Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével – felhatalmazhatja az útvonalat elvállaló légitársaságokat, hogy az igények kielégítéséig kiegészítő járatokat vezessenek be, vagy nagyobb befogadóképességű repülőgépeket üzemeltessenek, az Igazgatóság felé minden újabb kötelezettség nélkül.

Feltételezve, hogy a tervezett járatok összesített napi kihasználtsági mutatója nem éri el az 50 %-ot, az ENAC – Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével – felhatalmazhatja az útvonalat elvállaló légitársaságokat, hogy kisebb befogadóképességű repülőgépekkel működtessék a járatokat és/vagy a kínálatot a kereslethez igazítsák.

**2.1.8. A Cagliari–Palermo útvonalon**a) *Minimális napi járatsűrűség*

A Cagliari–Nápoly útvonalon egész évben biztosítani kell legalább 1 oda- és 1 visszautat. Az összeköttetés közvetlenül, közbelső leszállás nélkül értendő.

b) *Menetrendek*

A menetrend kialakításának kötelező érvénnyel kell figyelembe venni azt az igényt, hogy az utasok egyetlen nap alatt elindulhassanak Szardíniáról és vissza is térhessenek oda, miközben jelentős időt töltsenek a célállomáson. E célból a Szardíniát elhagyó járat nem indulhat 9.30 után, és a Szardíniára visszatérő járat nem indulhat 19.00 előtt.

c) *Befogadóképesség*

Az útvonalon egész évben, mindkét irányba, naponta legalább 40 férőhelyet kell felajánlani.

Feltételezve, hogy a tervezett járatok összesített napi kihasználtsági mutatója meghaladja a 80 %-ot, az ENAC – Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével – felhatalmazhatja az útvonalat elvállaló légitársaságokat, hogy az igények kielégítéséig kiegészítő járatokat vezessenek be, vagy nagyobb befogadóképességű repülőgépeket üzemeltessenek, az Igazgatóság felé minden újabb kötelezettség nélkül.

Feltételezve, hogy a tervezett járatok összesített napi kihasználtsági mutatója nem éri el az 50 %-ot, az ENAC – Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével – felhatalmazhatja az útvonalat elvállaló légitársaságokat, hogy kisebb befogadóképességű repülőgépekkel működtessék a járatokat és/vagy a kínálatot a kereslethez igazítsák.

**2.1.9. Az Olbia–Bologna útvonalon**a) *Minimális napi járatsűrűség*

Az Olbia–Bologna útvonalon október 1-től május 31-ig legalább 1 odautat és 1 visszautat, valamint június 1-től szeptember 30-ig (illetve a karácsonyi és a húsvéti időszakban) legalább 2 odautat és 2 visszautat kell biztosítani. Az összeköttetés közvetlenül, közbelső leszállás nélkül értendő.

b) *Menetrendek*

A menetrend kialakításának kötelező érvénnyel kell figyelembe venni azt az igényt, hogy az utasok egyetlen nap alatt elindulhassanak Szardíniáról és vissza is térhessenek oda, miközben jelentős időt töltsenek a célállomáson. E célból legalább az egyik, Szardíniát elhagyó járat nem indulhat 9.30 után, és legalább az egyik, Szardíniára visszatérő járat nem indulhat 19.00 előtt.

c) *Befogadóképesség*

Az útvonalon egész évben, mindkét irányba, naponta legalább 150 férőhelyet kell felajánlani.

A június 1-től szeptember 30-ig (valamint a karácsonyi és a húsvéti időszakban) felajánlott minimális napi befogadóképesség 300 utasférőhely mindkét irányba.

Feltételezve, hogy a tervezett járatok összesített napi kihasználtsági mutatója meghaladja a 80 %-ot, az ENAC – Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével – felhatalmazhatja az útvonalat elvállaló légitársaságokat, hogy az igények kielégítéséig kiegészítő járatokat vezessenek be, vagy nagyobb befogadóképességű repülőgépeket üzemeltessenek, az Igazgatóság felé minden újabb kötelezettség nélkül.

Feltételezve, hogy a tervezett járatok összesített napi kihasználtsági mutatója nem éri el az 50 %-ot, az ENAC – Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével – felhatalmazhatja az útvonalat elvállaló légitársaságokat, hogy kisebb befogadóképességű repülőgépekkel működtessék a járatokat és/vagy a kínálatot a kereslethez igazítsák.

**2.1.10. Az Olbia–Verona útvonalon**a) *Minimális napi járatsűrűség*

Az Olbia–Verona útvonalon október 1-től május 31-ig legalább 1 odautat és 1 visszautat, valamint június 1-től szeptember 30-ig (illetve a karácsonyi és a húsvéti időszakban) legalább 2 odautat és 2 visszautat kell biztosítani. Az összeköttetés közvetlenül, közbelső leszállás nélkül értendő.

b) *Menetrendek*

A menetrend kialakításának kötelező érvénnyel kell figyelembe venni azt az igényt, hogy az utasok egyetlen nap alatt elindulhassanak Szardíniáról és vissza is térhessenek oda, miközben jelentős időt töltsenek a célállomáson. E célból legalább az egyik, Szardíniát elhagyó járat nem indulhat 9.30 után, és legalább az egyik, Szardíniára visszatérő járat nem indulhat 19.00 előtt.

c) *Befogadóképesség*

A felajánlott napi befogadóképesség a kötelezettségekben megjelölt két idényben előírt eltérő járatsűrűség figyelembevételével kerül meghatározásra.

Az október 1-től május 31-ig felajánlott minimális napi befogadóképesség 150 férőhely mindkét irányba.

A június 1-től szeptember 30-ig (valamint a karácsonyi és a húsvéti időszakban) felajánlott minimális napi befogadóképesség 300 utasférőhely mindkét irányba.

Feltételezve, hogy a tervezett járatok összesített napi kihasználtsági mutatója meghaladja a 80 %-ot, az ENAC – Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével – felhatalmazhatja az útvonalat elvállaló légitársaságokat, hogy az igények kielégítéséig kiegészítő járatokat vezessenek be, vagy nagyobb befogadóképességű repülőgépeket üzemeltessenek, az Igazgatóság felé minden újabb kötelezettség nélkül.

Feltételezve, hogy a tervezett járatok összesített napi kihasználtsági mutatója nem éri el az 50 %-ot, az ENAC – Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével – felhatalmazhatja az útvonalat elvállaló légitársaságokat, hogy kisebb befogadóképességű repülőgépekkel működtessék a járatokat és/vagy a kínálatot a kereslethez igazítsák.

### 3. AZ ÚTVONALAKON HASZNÁLHATÓ REPÜLŐGÉPTÍPUSOK

A következő útvonalakon használt repülőgépeknek

legalább **150 férőhellyel** kell rendelkezniük:

**Cagliari – Bologna – Cagliari**

**Cagliari – Torino – Cagliari**

**Cagliari – Verona – Cagliari**

**Olbia – Verona – Olbia**

**Olbia – Bologna – Olbia**

A következő útvonalakon használt repülőgépeknek

legalább **130 férőhellyel** kell rendelkezniük:

**Cagliari – Nápoly – Cagliari**

**Cagliari – Firenze – Cagliari**

A következő útvonalakon használt repülőgépeknek

legalább **40 férőhellyel** kell rendelkezniük:

**Alghero – Bologna – Alghero**

**Alghero – Torino – Alghero**

**Cagliari – Palermo – Cagliari**

3.1. Minden alkalmazott repülőgép teljes befogadóképességét – akkor is ha meghaladja a fentiekben megállapított határokat – minden járaton az előírt kötelezettségeknek megfelelően kell értékesíteni, bármilyen a szardíniai lakosok és/vagy nem lakosok javára fenntartott kvóta nélkül. Ehhez hasonlóan a foglalásokat és a várólistára való feliratkozásokat a közszolgáltatási kötelezettségekben előírt utaskategóriák hátrányos megkülönböztetése nélkül kell elfogadni.

3.2. Az esetleges, ezen előírások megtévesztő kijátszására irányuló próbálkozások, különösen a kedvezményes jegyek kibocsátásának – a járaton rendelkezésre álló ülőhelyek ellenére történő – visszautasítása, a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése elleni súlyos mulasztásnak tekintendő.

### 4. VITELDÍJAK

4.1. A viteldíj-rendszer valamennyi érintett útvonalon tartalmazza a következőket:

- egy legnagyobb kedvezményes viteldíjat, amely a következőkben megjelölt kedvezményes kategóriákban alkalmazható felső határ;
- egy legnagyobb nem kedvezményes viteldíjat, amely a nem kedvezményezett kategóriákhoz tartozó utasokra alkalmazható felső határ. A kötelezettségeket elvállaló légitársaságok ezt a viteldíjat különböző skálák szerint differenciálják, garantálva, hogy a különleges és a csökkentett árú jegyek oly módon kerüljenek megfelelő számban értékesítésre, hogy az eladási ár átlaga jelentősen alacsonyabb legyen a legmagasabb nem kedvezményes viteldíjnál.

A viteldíjak a következőképpen alakulnak

| Útvonal                   | Legnagyobb kedvezményes viteldíj<br>(euro) | Legnagyobb nem kedvezményes viteldíj<br>(euro) |
|---------------------------|--|--|
| <b>Alghero – Bologna</b>  | 55,00                                      | 97,00  |
| <b>Alghero – Torino</b>   | 55,00                                      | 97,00  |
| <b>Cagliari – Bologna</b> | 55,00                                      | 97,00  |
| <b>Cagliari – Torino</b>  | 55,00                                      | 97,00  |
| <b>Cagliari – Firenze</b> | 55,00                                      | 97,00  |
| <b>Cagliari – Verona</b>  | 55,00                                      | 97,00  |
| <b>Cagliari – Nápoly</b>  | 55,00                                      | 97,00  |
| <b>Cagliari – Palermo</b> | 55,00                                      | 97,00  |
| <b>Olbia – Bologna</b>    | 55,00                                      | 97,00  |
| <b>Olbia – Verona</b>     | 55,00                                      | 97,00  |

4.2. Valamennyi feltüntetett viteldíj tartalmazza az ÁFA-t, de nem tartalmazza a repülőtéri adókat és illetékeket, valamint a legfeljebb 6,00 euróig terjedő krízisfelárat (*crisis surcharge*). Amennyiben a krízisfelár alkalmazását kiváltó körülmények módosulnak vagy csökkennek, akkor azt törölni vagy arányosan csökkenteni kell. A feltüntetett viteldíjakra semmilyen jogcímen nem alkalmazható további emelés, bármilyen megnevezéssel is kívánják azt feltüntetni.

4.3. A kedvezményes viteldíj korlátozások nélkül értendő, és nem alkalmazható rá semmilyen megszorítás, sem pedig dátum/időpont/jegy megváltoztatása vagy visszatérítés miatti felár.

4.4. Biztosítani kell legalább egy olyan jegyforgalmazási és -eladási módot, amely teljes egészében díjmentes és az utassal szemben semmilyen pótlólagos anyagi kötelezettséget nem támaszt.

4.5. 2007. január 1-től kezdődően az illetékes szervek minden évben áttekintik a feltüntetett viteldíjakat az előző évi inflációs ráta alapján, amely az ISTAT/FOI fogyasztói árainak általános mutatója alapján kerül kiszámításra. A felülvizsgálatról értesítik a szóban forgó útvonalakon működő, és a felülvizsgált viteldíjakat alkalmazó valamennyi légitfuvarozót, valamint az Európai Bizottságnak is tudomására hozzák a Hivatalos Lapban történő közzététel céljából.

4.6. Amennyiben az üzemanyag ára és/vagy az EUR/USD átváltási árfolyam 2006 második félévétől kezdve átlagosan 5 %-nál nagyobb mértékben módosul, a viteldíjakat a bekövetkezett változásnak megfelelő százalékban és az üzemanyagköltségnek a légitfuvarozó működtetési költségeire való kihatásának függvényében kell módosítani. A díjszabás esetleges féléves kiigazítása Szardínia Autonóm Tartomány véleményének figyelembevétele mellett az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium hatáskörébe tartozik, és egy műszaki vegyesbizottság által elvégzett vizsgálaton alapul, amelynek egy-egy tagját az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium, az ENAC, valamint Szardínia Autonóm Tartomány jelöli ki. A megjelölt százalékon túli növekedés esetén a fent említett vegyesbizottság a kiigazítási eljárást a közszolgáltatási útvonalakon működő légitfuvarozók észrevételére indítja meg; csökkenés esetén hivatalból kerül sor az eljárásra. A fenti vizsgálat során figyelembe kell venni a közszolgáltatási útvonalakon működő légitfuvarozók véleményét. Az esetleges viteldíj-kiigazítás a felmérést követő félévtől esedékes.

4.7. A megállapított viteldíjak bármilyen mértékben és címen, illetve bármilyen, a fentiekben meghatározott eljáráson kívül történő megemlése jogszerűtlennek tekintendő.

4.8. A fent meghatározott kedvezményes viteldíjakat kötelezően alkalmazni kell legalább a következő kategóriákra:

- Szardínia állandó lakosai;
- szardíniai születésűek, akkor is, ha nem állandó lakosok Szardínián;
- fogyatékkal élők (\*);
- 2–21 éves korú gyermekek és fiatalok (\*);
- 70 évesnél idősebbek (\*);
- egyetemi hallgatók, 27. életévük betöltéséig (\*).

(\*) A születési helyre, az állandó lakóhelyre és az állampolgárságra vonatkozó mindennemű megkülönböztetés nélkül.

Kétéves kor alatti gyermekek díjmentesen utazhatnak, ha nem foglalnak el ülőhelyet.

## 5. A SZOLGÁLTATÁS FOLYAMATOSSÁGA

A 2408/92/EGK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerint a közszolgáltatási kötelezettségeket elvállaló légitfuvarozónak legalább 36 egymást követő hónapban át garantálnia kell a szolgáltatást, és nem függesztheti fel azt az ENAC és Szardínia Autonóm Tartomány legalább 6 hónappal korábbi előzetes értesítése nélkül.

5.1. A járatok folyamatosságának, rendszerességének és pontosságának biztosítása érdekében, a légi fuvarozók, akik elvállalják a közszolgáltatási kötelezettségeket

- minden évben teljesítik a működési programban tervezett járatok legalább 98 %-át, a járatok legfeljebb 2 %-ának törlésével;
- a 2 %-ot meghaladó minden egyes törölt járat után 2 500 euro büntetést fizetnek a szabályozó hatóságnak. Az e jogcímen befolyt összegeket a Szardínia területi folytonosságának finanszírozására szolgáló költségvetési fejezetben különítik el;
- a megállapított menetrendhez viszonyítva a járatok 85 %-át pontosan, a menetrendhez képest 20 percnél kisebb késéssel üzemeltetik;
- minden 20 percet meghaladó késésnél 15,00 eurót jóváírnak az utasok számára a következő jegy vásárlásakor történő felhasználásra.

5.2. A fent ismertetett szabályokat nem kell alkalmazni azokra a törölt járatokra és késésekre, amelyek az időjárási körülmények, sztrájkok és egyéb, nem a légitfuvarozó felelősségi körébe és/vagy ellenőrzése alá tartozó események miatt következnek be.

## 6. SZANKCIÓK

A szolgáltatás előzetes értesítés nélküli, vagy nem a fent megállapított értesítéssel történő felfüggesztése közigazgatási és pénzbírság kiszabását vonja maga után; összegének megállapításakor figyelembe veszik a közigazgatási hatóságnak és az utasok közösségének okozott kárt.

6.1. Annak garantálása érdekében, hogy e közszolgáltatási kötelezettségeket az azokat elvállaló légitfuvarozók pontosan teljesítsék, Szardínia Autonóm Tartomány közlekedési minisztériumában a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének folyamatos figyelemmel kísérésére a felek egyenlő részvételével vegyesbizottságot hoztak létre (a továbbiakban: monitoring vegyesbizottság). Egy-egy tagját a tartományi közlekedési miniszter, az olasz Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium és az ENAC nevezi ki, ezen kívül minden légitfuvarozó is egy-egy tagot küld.

6.2. A monitoring vegyesbizottság

- elnöke a tartományi közlekedési miniszter és rendszeresen háromhavonta ülésezik, az elnök által meghatározott rendkívüli eseteket kivéve;

- e kötelezettségek alkalmazása érdekében felhasználja a szardíniai repülőtéri körzetek igazgatóságai, a repülőtér-igazgatási társaságok, az egyes állampolgárok és a fogyasztói egyesületek által összegyűjtött információkat;
- megvizsgálja és dokumentálja az e közszolgáltatásokban előírt kötelezettségek esetleges be nem tartását, és intézkedési javaslatot tesz az ENAC felé a szolgáltatás rendszerességének visszaállítására, vagy az esettel kapcsolatos szankciók kiszabására, javaslatot téve annak módjára és mértékére.

#### 7. ESEDÉKESÉG

A fent említett kötelezettségek kötelezővé válásának időpontját egy következő rendelet állapítja meg.

#### 8. AZ AJÁNLATOK BENYÚJTÁSA

Azon légitársaságoknak, amelyeknek szándékában áll az e felhívásban közzétett közszolgáltatási kötelezettségeket elvállalni, azt követően kell legfeljebb 30 nappal a Nemzeti Polgári Légiközlekedési Hatóságnál (ENAC) hivatalos elvállalási nyilatkozatot bemutatniuk, hogy a Bizottság a fent idézett kötelezettségekre vonatkozó közleményét az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzétette.

---