

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2006. augusztus 1.)

a közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló 2408/92 tanácsi rendelet 4. cikke (3) bekezdésében meghatározott vizsgálat megindításáról

(az értesítés a C(2006) 3516. számú dokumentummal történt)

(2006/547/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

— Alghero–Róma és Róma–Alghero

— Alghero–Milánó és Milánó–Alghero

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

— Cagliari–Róma és Róma–Cagliari

— Cagliari–Milánó és Milánó–Cagliari

tekintettel a közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló 1992. július 23-i 2408/92/EGK tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 4. cikke (3) bekezdésére és 12. cikkére,

— Olbia–Róma és Róma–Olbia

— Olbia–Milánó és Milánó–Olbia.

mivel:

- (3) 2006. április 21-én a Bizottság a 36. számú rendelet által bevezetett közszolgáltatási kötelezettségekről szóló közleményt tett közzé („2006. április 21-i közlemény”) ⁽³⁾ a következő 10 útvonalra vonatkozóan:

I. Tények

- (1) 2006. január 27-én és február 28-án az Olasz Köztársaság eljuttatta a Bizottsághoz az Infrastruktúra és Közlekedési Minisztérium 2005. december 29-i (a Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana-ban 2006. január 11-én közzétett) 35. és 36. számú rendeletét, amelyek Szardínia és a főbb olaszországi nemzeti repülőterek között összesen 16 útvonalra vonatkozóan közszolgáltatási kötelezettségeket írtak elő, és arra kérte a Bizottságot, hogy a 2408/92/EGK rendelet 4. cikke (1) bekezdése a) pontjának megfelelően tegyen közzé közleményt az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

— Alghero–Bologna és Bologna–Alghero

— Alghero–Torino és Torino–Alghero

— Cagliari–Bologna és Bologna–Cagliari

— Cagliari–Torino és Torino–Cagliari

— Cagliari–Firenze és Firenze–Cagliari

— Cagliari–Verona és Verona–Cagliari

— Cagliari–Nápoly és Nápoly–Cagliari

- (2) 2006. március 24-én a Bizottság a 35. számú rendelet által bevezetett közszolgáltatási kötelezettségekről szóló közleményt tett közzé („2006. március 24-i közlemény”) ⁽²⁾ a következő hat útvonalra vonatkozóan:

— Cagliari–Palermo és Palermo–Cagliari

— Olbia–Bologna és Bologna–Olbia

— Olbia–Verona és Verona–Olbia.

⁽¹⁾ HL L 240., 1992.8.24., 8. o. A legutóbb az 1882/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 284., 2003.10.31., 1. o.) módosított rendelet.

⁽²⁾ HL C 72., 2006.3.24., 4. o.

⁽³⁾ HL C 93., 2006.4.21., 13. o.

- (4) A két közleményben közzétett közszolgáltatási kötelezettségek főbb összetevői a következők:
- A 2006. április 21-i közleményben közzétett 10 útvonal mindegyikét és az ezekre bevezetett közszolgáltatási kötelezettségeket egyesével, teljes egészében kell elfogadnia az érintett légifuvarozóknak.
 - Az Alghero–Róma és Alghero–Milánó közötti útvonalpár (együtt) és az Olbia–Róma és Olbia–Milánó útvonalpár (együtt) mindegyike egyetlen csomagot alkot, amelyet bármilyen természetű vagy eredetű pénzügyi ellentételezés nélkül, teljes egészében kell elfogadnia az érdekelt légifuvarozóknak. Ezzel szemben a Cagliari–Róma és Cagliari–Milánó útvonalakat egyesével, teljes egészében, bármilyen természetű vagy eredetű pénzügyi ellentételezés nélkül kell elfogadnia az érdekelt légifuvarozóknak.
 - A közszolgáltatási kötelezettségek teljesítését vállaló minden egyes egyéni légifuvarozóknak (vagy nagyobb légifuvarozóknak) teljesítési biztosítékot kell letétbe helyeznie a szolgáltatás megfelelő megvalósulásának és folyamatosságának garantálása érdekében. Az ilyen biztosítéknak az ENAC (Olasz Nemzeti Polgári Légiközlekedési Hatóság) által megállapított becsült teljes forgalom legalább 5 %-át el kell érnie a szóban forgó útvonalak egyes csomagjaira vonatkozó menetrendszerű légijáratokat illetően. A biztosítékot az ENAC javára kell letétbe helyezni, amely azt igazolatlan elmaradás esetén a szolgáltatások folytatásának biztosítására fordítja, és amely 50 %-ban készfizető banki kezességből, a fennmaradó 50 %-ban pedig biztosítási kezességből áll. A többletkapacitás elkerülése érdekében – amellyel a közszolgáltatási kötelezettségek alá tartozó útvonal több légifuvarozó által történő elfogadása esetében kellene számolni – az érintett repülőterek infrastrukturális korlátait és adottságait figyelembe véve az ENAC Szardínia Autonóm Tartomány rendelkezése alapján azt a feladatot kapta, hogy a közérdeket képviselve vegyen részt a kötelezettségeket elfogadó légifuvarozók működési programjainak ellenőrzésében annak biztosítása érdekében, hogy azok teljes mértékben megfeleljenek a kötelezettségek előírásakor megcélzott közlekedési követelményeknek. A hatóság közreműködésének célja az útvonalaknak és a járatsűrűségnek a kötelezettségeket elfogadó légifuvarozók közötti igazságos újraosztása a szóban forgó útvonalakon (vagy útvonalcsomagokon) az egyes fuvarozók által az előző két évben lebonyolított forgalom volumene alapján.
 - Az egyes útvonalak esetében a minimális járatsűrűséggel, a menetrendekkel és a kapacitással kapcsolatos elvárások a 2006. március 24-i és 2006. április 21-i közlemények „2. A KÖZSZOLGÁLTATÁSI KÖTELEZETTSÉGEK RÉSZLETES LEÍRÁSA” című részében találhatók.
 - A használt légi járművek minimális befogadóképességével kapcsolatos elvárások a 2006. március 24-i és 2006. április 21-i közlemények „3. AZ EGYES ÚTVONALAKON HASZNÁLANDÓ LÉGIJÁRMŰTÍPUSOK” című részében találhatók.
 - Minden érintett útvonal esetében a díjszabás szerkezetének leírása a 2006. március 24-i és 2006. április 21-i közlemények „4. MENETDÍJAK” című részében található. Különösen a kedvezményes menetdíjakat illetően mindkét közlemény 4.8. pontja meghatározza, hogy az érintett útvonalakat üzemeltető fuvarozóknak jogszabályban foglalt kötelezettsége a („4. MENETDÍJAK” cím alatt meghatározott) kedvezményes menetdíjak alkalmazása legalább a Szardínián született utasok esetében még akkor is, ha ez utóbbiak nem élnek Szardínián.
 - A Bizottságnak 2005. december 29-én megküldött és a Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana-ban 2006. január 11-én, illetve az Európai Unió Hivatalos Lapjában 2006. március 24-én közzétett 35. számú rendelet értelmében az érintett útvonalakra a közszolgáltatási kötelezettség előírásának kezdete 2006. március 31., vége pedig 2009. március 30. 2006. február 28-án az olasz hatóságok azonban arról tájékoztatták a Bizottságot (az Állandó Képviselő 2321. hivatkozási számú levele), hogy 2006. február 23-án az említett dátumokat 2006. május 2-ára és 2009. május 1-jére módosító rendeletet fogadtak el. Később e dátumokat közzétették a Hivatalos Lapban.
 - A 2005. december 29-én a Bizottság részére megküldött és a Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana-ban 2006. január 11-én, illetve az Európai Unió Hivatalos Lapjában 2006. április 21-én közzétett 36. számú rendelet értelmében az érintett útvonalakra a közszolgáltatási kötelezettség előírásának kezdetét és végét egy későbbi időpontban kell meghatározni. Következésképpen a Hivatalos Lapban való közzététel nem tartalmazta a közszolgáltatási kötelezettség előírásának végleges kezdő és befejező dátumát.

- Azoknak a fuvarozóknak, akiknek szándékában áll elfogadni a közszolgáltatási kötelezettségeket, a közleménynek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételét követő 30 napon belül hivatalos elfogadó nyilatkozatot kell benyújtaniuk az illetékes olasz hatósághoz.
- (5) Meg kell jegyezni, hogy az e határozatban említett közszolgáltatási kötelezettségek előírását megelőzően az Olasz Köztársaság a 2000. augusztus 1-jei és a 2000. december 21-i rendeletekkel már előírt közszolgáltatási kötelezettségeket a szardíniai repülőterek, illetve a Róma és Milánó közötti hat útvonalra vonatkozóan. E kötelezettségeket 2000. október 7-én ⁽¹⁾ tették közzé az *Európai Közösségek Hivatalos Lapja* („2000. október 7-i közlemény”). A 2408/92/EGK rendelet 4. cikke (1) bekezdése d) pontjának megfelelően az érintett útvonalak ajánlattételi felhívás tárgyát képezték az olyan fuvarozók kiválasztására, akik pénzügyi ellentételezés fejében kizárólagosan üzemeltethetik az útvonalakat ⁽²⁾.
- (6) Akkor a következő fuvarozók voltak jogosultak a közszolgáltatási kötelezettségek ellátására:
- Alitalia: Cagliari–Róma.
- Air One: Cagliari–Milánó, Alghero–Milánó és Alghero–Róma.
- Meridiana: Olbia–Róma és Olbia–Milánó.
- (7) Ennek a felosztásnak a helyébe a 2004. november 8-i olasz rendelet által előírt közszolgáltatási kötelezettségek léptek, amelyeket az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* 2004. december 10-én tettek közzé („2004. december 10-i közlemény”) ⁽³⁾. A Laziói Regionális Közigazgatási Bíróság 2005. március 17-i ítéletét követően, amely részben megsemmisítette a 2004. november 8-i rendeletet, az olasz hatóságok arról értesítették a Bizottságot, hogy az említett kötelezettségeket „felfüggesztették”. Ezzel kapcsolatban 2005. július 1-jén közleményt tettek közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽⁴⁾. 2005. december 6-án az olasz hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy a 2004. november 8-i rendelet 2004. november 15-től hatályát veszítette.
- (8) 2006. február 28-án az olasz hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy 2006. február 23-án a 2005. december 29-i 35. számú rendeletet módosító rendeletet fogadtak el, amellyel a 2000. augusztus 1-jei és a 2000. december 21-i rendeletek 2006. május 2-től hatályukat veszítik.

- (9) Egy 2005. március 22-i keltezéssel ellátott, a Bizottságnak küldött közleményben az olasz hatóságok azt állították, hogy a 2000. október 7-i közleményben közzétett közszolgáltatási kötelezettségeket „önkéntes alapon” alkalmazták. Ez volt az első alkalom, amikor az olasz hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy az említett közszolgáltatási kötelezettségeket még mindig alkalmazzák.

II. A közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozó jogi szabályozási rendszer lényegesebb elemei

- (10) A légiközlekedési ágazatban a szolgáltatásnyújtás szabadságának alkalmazására vonatkozó feltételeket meghatározó 2408/92/EGK rendelet („a rendelet”) írja elő a közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozó jogi szabályozási rendszert.
- (11) A közszolgáltatási kötelezettségek kivételt képeznek a rendeletben meghatározott azon alapelv szempontjából, amely szerint „e rendeletre is figyelemmel, a tagállamok engedélyezik a közösségi légifuvarozók számára a Közösségen belüli útvonalakon a szabadságjogok gyakorlását” ⁽⁵⁾.
- (12) E kötelezettségek előírásának feltételeit a 4. cikk határozza meg. E kötelezettségek szigorúan értelmezendők, tiszteletben tartva a megkülönböztetés tilalmára és az arányosságra vonatkozó elveket. E kötelezettségeket megfelelően indokolni kell az említett cikkben meghatározott kritériumok alapján.
- (13) Pontosabban, a közszolgáltatási kötelezettségek jogi szabályozási rendszere szerint e kötelezettségeket egy tagállam írhatja elő olyan repülőterre irányuló menetrendszerű légijáratokra, amely repülőter az adott tagállam területén lévő peremterületet vagy fejlődő régiót szolgál ki, vagy a területén található regionális repülőterre irányuló gyenge forgalmú útvonalra, feltéve hogy ezek az útvonalak abban a régióban, ahol a repülőter is található, a gazdasági fejlődés szempontjából alapvető fontosságúak; a közszolgáltatási kötelezettségeket a tagállam olyan mértékben írhatja elő, hogy biztosítsa az adott útvonalon kielégítő szolgáltatás nyújtását, amely megfelel a folyamatosság, rendszeresség, kapacitás és árképzés rögzített előírásainak, amely előírásoknak a légifuvarozó nem felelne meg, ha kizárólag a saját üzleti érdekeit tartaná szem előtt.

⁽¹⁾ HL C 284., 2000.10.7., 16. o.

⁽²⁾ HL C 51., 2001.2.16., 22. o.

⁽³⁾ HL C 306., 2004.12.10., 6. o.

⁽⁴⁾ HL C 161., 2005.7.1., 10. o.

⁽⁵⁾ A 2408/92/EGK rendelet 3. cikke (1) bekezdése.

- (14) A menetrendszerű légi járatok kielégítő jellegét a tagállamok a következőket figyelembe véve értékelik: a közérdek; egyéb közlekedési módok igénybevételének a lehetősége; a megállapított közlekedési igényeket kielégíteni képes egyéb közlekedési módok igénybevételének lehetősége; valamint az útvonalon működő vagy működni szándékozó valamennyi légifuvarozó együttes hatása az adott útvonalra.
- (15) A 4. cikk két szakaszból álló rendszert ír elő: az első szakaszban (a 4. cikk (1) bekezdésének a) pontja) az érintett tagállam egy vagy több útvonalra közszolgáltatási kötelezettségeket ír elő, amely minden közösségi légifuvarozó számára adott, az említett kötelezettségek teljesítésére vonatkozó kizárólagos megkötéssel. Abban az esetben, ha egyetlen légifuvarozó sem jelzi az adott útvonal közszolgáltatási kötelezettségek melletti üzemeltetésére vonatkozó szándékát, a tagállam átléphet egy következő szakaszba (a 4. cikk (1) bekezdésének d) pontja), amely feljogosítja arra, hogy egyetlen légifuvarozóra korlátozza az ezen útvonalhoz történő hozzáférést legfeljebb hároméves, megújítható időtartamra. Ezt a légifuvarozót közösségi ajánlattételi felhívás útján választják ki. A kijelölt légifuvarozó ekkor már részesülhet pénzügyi ellentételezésben a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért.
- (16) A 4. cikk (3) bekezdése értelmében a Bizottság – egy tagállam kérésére vagy a saját kezdeményezésére lefolytatott vizsgálatot követően – jogosult döntést hozni arról, hogy a közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozóan kihirdetett előírás továbbra is alkalmazható-e. A Bizottság a döntéséről tájékoztatja a Tanácsot és a tagállamokat. Abban az esetben, ha bármely tagállam a Tanácshoz fordul, a Tanács minősített többségi szavazással hozhat az előzőtől eltérő döntést.
- III. Szardínia és a főbb olaszországi nemzeti repülőterek között előírt közszolgáltatási kötelezettségeknek a 2408/92/EGK rendelet 4. cikkének való megfelelését illetően komoly kétségeket támasztó tényezők**
- (17) A rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja meghatároz bizonyos számú halmazott kritériumot, amelyeknek eleget kell tenniük a közszolgáltatási kötelezettségeknek:
- Támogatható útvonaltípusok: olyan repülőtérre irányuló útvonalak, amely repülőtér az adott tagállam területén lévő peremterületet vagy fejlődő régiót szolgálja ki, vagy a területén lévő regionális repülőtérhez kapcsolódó gyenge forgalmú útvonalak.
 - Mindegyik útvonal abban a régióban, ahol a repülőtér található, a gazdasági fejlődés szempontjából igazoltan alapvető fontosságú kell, hogy legyen.
 - A kielégítőség elvét – különösen a más közlekedési módok vagy helyettesítő útvonalak igénybevételének lehetősége tekintetében értékelve – tiszteletben kell tartani.
- (18) Ezenkívül a közszolgáltatási kötelezettségeknek meg kell felelniük az arányosság és a megkülönböztetés tilalmára vonatkozó alapelveknek (lásd például a Bíróság által a C-205/99. sz. Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) és társai kontra Administración General del Estado ügyben 2001. február 20-án hozott ítéletet [EBHT 2001., I-01271. o.]).
- (19) A jelen esetben az Olasz Köztársaság kérésére a Hivatalos Lapban közzétett közszolgáltatási kötelezettségek bevezetéséről szóló közlemények több olyan rendelkezést tartalmaznak, amelyek komoly kétségeket vetnek fel a rendelet 4. cikkének való megfelelésükkel kapcsolatban. Ezen belül:
- Nem tudták megfelelő módon alátámasztani azt, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek a kitűzött célhoz mérten megfelelőek és arányosak.
 - Nem egyértelmű, hogy azok az útvonalak, amelyekre közszolgáltatási kötelezettségeket írtak elő, alapvető fontosságúak Szardínia azon régióinak gazdasági fejlődése szempontjából, ahol a repülőterek található; figyelembe véve különösen:
 - az érintett útvonalak jellegét és számát;
 - a helyettesítő légi útvonalak meglétét, amelyek lehetővé teszik az érintett repülőterek kielégítő és folyamatos kiszolgálását, azon főbb olaszországi csomópontokon keresztül, amelyek Szardíniával megfelelő összeköttetést biztosítanak;
 - a közszolgáltatási kötelezettségek és az új útvonalak által érintett különböző repülőterek közötti forgalom közötti kapcsolatot.

- (20) A szolgáltatásnyújtás szabadsága vonatkozásában különösen nagy megszorítást eredményez az a követelmény, hogy az érdeklődő fuvarozóknak azon útvonalak közül, amelyekre a közszolgáltatási kötelezettségek csomagként alkalmazandók, hatot kell üzemeltetniük. Úgy tűnik, ennek nincs alapja a rendelet 4. cikkének (1) bekezdésében, és az arányosságra és a megkülönböztetés tilalmára vonatkozó elvnek is ellentmond; figyelembe véve különösen:
- azt a tényt, hogy nem bizonyított ezen útvonalak egymáshoz kötésének alapvető fontossága Szardínia azon régióinak gazdasági fejlődése szempontjából, ahol az érintett repülőterek találhatók;
 - azt, hogy az említett útvonalak egymáshoz kötésének, úgy tűnik, nincs nyilvánvaló jogalapja vagy működési indoka (pl. az érintett repülőterek földrajzi elhelyezkedése), mivel a közszolgáltatási kötelezettség ellentételezés nélküli;
 - a légifuvarozók közötti indokolatlan megkülönböztetés veszélyét, mivel közülük csak a legnagyobbak rendelkeznek az ilyen feltételek melletti működéshez szükséges eszközökkel.
- (21) Annak a mindkét közlemény 1.6. pontjában megemlített lehetőségnek, hogy ha több légifuvarozó is elfogadja a közszolgáltatási kötelezettségek alá tartozó útvonal üzemeltetését, akkor az ENAC-nak kell „beavatkoznia” a „többletkapacitás” elkerülése érdekében az „útvonalaknak és a járatsűrűségnek az érintett légifuvarozók közötti újraosztásával”, úgy tűnik, nincs alapja a rendelet 4. cikkének (1) bekezdésében, és ellentétes lehet a 3. cikk (1) bekezdésével, amennyiben ezek az intézkedések korlátozzák a légifuvarozók annak megválasztására vonatkozó szabadságát, hogy mely útvonalakat kívánják üzemeltetni és milyen járatsűrűséggel. Továbbá a „többletkapacitás” megléte arra utalhat, hogy nincs szükség törvényi beavatkozásra annak biztosítása érdekében, hogy a közlekedési szereplők az alapvető keresletet kielégítsék.
- (22) Az a mindkét közlemény 4.8. pontjában meghatározott kötelezettség, hogy az utasoknak a születési helyük (ez esetben Szardínia) miatt nyújtsanak kedvezményes menetdíjakat, jogos indokokkal nem támasztható alá, és valójában az állampolgárságon alapuló tiltott közvetett megkülönböztetés lehet (lásd például a C-338/01 sz. Bizottság kontra Olaszország ügyet, [EBHT 2003., I-00721. o.])
- (23) Nem adtak megfelelő magyarázatot, amely indokolná, hogy:
- a díjszabás szerkezete a 2004. december 10-i közleményben közzétett közszolgáltatási kötelezettséghez képest annyira eltérő. Mostanra meghatározták, hogy a Rómára és Milánóra történő hivatkozást úgy kell érteni, mint azok repülőtérrendszereire történő hivatkozást, amely azt jelenti, hogy azok a légifuvarozók, amelyek nem fogadják el a közszolgáltatási kötelezettségeket, nem működtethetnek járatokat az ezen rendszerekbe tartozó repülőterekről.
 - A szardíniai repülőterek, illetve Róma és Milánó közötti összeköttetések 50 %-át miért kell Fiumicino-ból való indulással és oda érkezéssel és Milánóból való indulással és oda érkezéssel üzemeltetni.
- #### IV. Eljárás
- (24) Annak ellenére, hogy a Bizottság több alkalommal felhívta az olasz hatóságok figyelmét az említett problémákra, és kifejezte kétségeit azt illetően, hogy a közszolgáltatási kötelezettségeket bevezető közlemények megfelelnek a rendeletnek, az Olasz Köztársaság a közzététel mellett döntött.
- (25) A közlemények közzététele óta több érdekelt fél fordult a Bizottsághoz, hogy nem hivatalosan ismertesse a közszolgáltatási kötelezettségek aránytalan és diszkriminatív jellegével kapcsolatos aggályait.
- (26) A fentiekre tekintettel és a rendelet 4. cikkének (3) bekezdése értelmében a Bizottság jogosult vizsgálatot indítani annak megállapítására, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek előírása megengedhetetlen mértékben korlátozza-e egy vagy több légi útvonal fejlődését, annak érdekében, hogy eldönthesse, hogy az említett kötelezettségek továbbra is alkalmazandók-e a szóban forgó útvonalakon.
- (27) 2006. március 9-én a Bizottság a rendelet 12. cikke rendelkezéseivel összhangban arra kérte az olasz hatóságokat, hogy a szóban forgó közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatban bocsássanak rendelkezésére bizonyos információkat. Az olasz hatóságok által 2006. március 22-én megküldött válasz hiányos volt.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Bizottság a 2408/92/EGK rendelet 4. cikke (3) bekezdésében meghatározott vizsgálat indításáról határozott annak eldöntése érdekében, hogy Szardínia repülőterei és a főbb olaszországi nemzeti repülőterek közötti közszolgáltatási kötelezettségek, amelyeket az Olasz Köztársaság kérésére az *Európai Unió Hivatalos Lapja* C sorozatának 72. számában 2006. március 24-én és 93. számában 2006. április 21-én tettek közzé, továbbra is alkalmazandók-e ezekre az útvonalakra.

2. cikk

(1) Az Olasz Köztársaság az e határozatról szóló értesítést követő egy hónapon belül köteles a Bizottságnak eljuttatni minden szükséges információt annak vizsgálatához, hogy az 1. cikkben meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek megfelelnek-e a 2408/92/EGK rendelet 4. cikkének.

(2) Különösen a következőket kell eljuttatni:

- Az 1. cikkben említett közszolgáltatási kötelezettségek bevezetésével elérni kívánt társadalmi-gazdasági célok részletes magyarázata és annak indoklása, hogy az ilyen kötelezettségek miért megfelelőek és arányosak e célok elérésére, figyelembe véve különösen a 2000. október 7-i közlemény hatálya alá nem tartozó tíz új útvonalat.
- Annak részletes magyarázata, hogy az 1. cikkben említett két közlemény 1.6. pontjában kilátásba helyezett intézkedések, amelyek célja a „többletkapacitás” elkerülése abban az esetben, ha több légifuvarozó is elfogadja a közszolgáltatási kötelezettségek alá tartozó útvonal működtetését, hogyan fognak a gyakorlatban működni, és azoknak a 2408/92/EGK rendelet 4. cikkének (1) bekezdése szerinti indoklása.
- A közösségi jog figyelembevételével elvégzett jogi elemzés, amely indokolja az 1. cikkben említett közszolgáltatási kötelezettségekben szereplő különböző feltételeket, és különösen:
 - annak indoklása, hogy kedvezményes menetdíjakat alkalmazzanak a Szardínián született utasok esetében még akkor is, ha ez utóbbiak nem élnek Szardínián, különösen arra való tekintettel, hogy az ebbe az utaskategóriába tartozó diákok részére már léteznek kedvezmények;

- annak magyarázata, hogy a kedvezményes menetdíj igénybevételéhez szükséges szardíniai születési helyre vonatkozó követelményt a gyakorlatban hogyan juttatják érvényre;
- a teljesítési biztosíték letétbe helyezésére vonatkozó követelmény indokolása és az összegének a kiszámítási módja;
- az új díjszabás szerkezete és a 2004. december 10-én közzétett közszolgáltatási kötelezettségek által bevezetett díjszabás szerkezete közötti különbségek indokolása;
- annak magyarázata, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek miatt a római és milánói repülőterrendszerre vonatkoznak, nem pedig az említett rendszereken belüli egyes repülőterekre, illetve annak magyarázata, hogy a szardíniai repülőtereket és Rómát és Milánót összekötő járatok 50 %-át miért kell Fiumicino-ból való indulással és oda érkezéssel, illetve Milánóból (Linate) való indulással és oda érkezéssel üzemeltetni.
- A következő két útvonalpár csomagban való egymáshoz kötésének jogalapja és indokolása.
 - Alghero–Róma, Róma–Alghero, Alghero–Milánó és Milánó–Alghero; valamint
 - Olbia–Róma, Róma–Olbia, Olbia–Milánó és Milánó–Olbia.
- A szardíniai régiók és Olaszország többi részének azon régiói közötti gazdasági kapcsolatok részletes elemzése, amelyek az 1. cikkben említett közszolgáltatási kötelezettségek hatálya alá tartoznak.
- A szardíniai repülőterek és az 1. cikkben említett közszolgáltatási kötelezettségek alá tartozó többi olaszországi repülőtér között jelenleg elérhető légiközlekedési szolgáltatások részletes elemzése, beleértve a nem közvetlen járatokat, és annak feltüntetését, hogy a 36. számú rendelet mikor lépett hatályba.
- Más közlekedési módok használatára, valamint e közlekedési módoknak a vizsgált igényeknek való megfelelésére vonatkozó részletes elemzés.

- A légitársasági szolgáltatások iránt a kötelezettségek alá tartozó egyes útvonalakon jelenleg meglévő kereslet elemzése, beleértve a légitársaság(k) által közölt üzemeltetési előrejelzéseket is (utast forgalom, fuvardíj, pénzügyi előrejelzések stb.)
- Az e kötelezettségek hatálya alá tartozó különböző szardíniai repülőterek közúti összeköttetéséhez szükséges utazási idők és járatsűrűségi feltételek pontos ismertetése.
- Az e közszolgáltatások teljesítésével kapcsolatos helyzet az e határozatról szóló értesítés napján és az e járatokat a közszolgáltatási kötelezettségek szerint üzemeltető légitársaság(k) kilétének ismertetése.
- Az e határozatról szóló értesítés napjáig a nemzeti bíróságokhoz benyújtott esetleges keresetek és a közszolgáltatási kötelezettségeket bevezető közlemény jogi helyzete.
- Annak megválaszolása, hogy a 2000. október 7-i közleményben közzétett közszolgáltatási kötelezettségeket

továbbra is alkalmazták-e a kötelezettségek felfüggesztéséről és hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. december 10-i közlemény közzétételét követően, és ha igen, milyen jogalappal, illetve annak magyarázata, hogy az olasz hatóságok erről miért nem tájékoztatták haladéktalanul a Bizottságot.

3. cikk

- (1) Ennek a határozatnak az Olasz Köztársaság a címzettje.
- (2) Ezt a határozatot az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzé kell tenni.

Kelt Brüsszelben, 2006. augusztus 1-jén.

a Bizottság részéről
Jacques BARROT
alelnök