

II

(Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező)

HATÁROZATOK

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2007. április 23.)

a közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló 2408/92/EGK tanácsi rendelet 4. cikke értelmében a Szardíniáról kiinduló és oda irányuló egyes útvonalak tekintetében közszolgáltatási kötelezettségek előírásáról

(az értesítés a C(2007) 1712. számú dokumentummal történt)

(Csak az olasz nyelvű szöveg hiteles)

(2007/332/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

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

mivel:

I. TÉNYEK

(1) 2006. január 27-én és 2006. február 28-án az Olasz Köztársaság továbbította a Bizottsághoz az Infrastruktúra és Közlekedési Minisztérium 2005. december 29-i (a *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*ban 2006. január 11-én kihirdetett) 35. és 36. rendeletét (a továbbiakban „35. és 36. rendelet”), amelyek közszolgáltatási kötelezettséget írnak elő a Szardínia három repülőterét és az olasz anyaország több nemzeti repülőterét összekötő mintegy 16 útvonal tekintetében; és kérte a Bizottságot, hogy tegyen közzé felhívást az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*, a közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló 2408/92/EGK rendelet (a továbbiakban a „rendelet”) 4. cikke (1) bekezdésének a) pontjával összhangban.

(2) 2006. február 28-i levelében az Olasz Köztársaság kifejtette, hogy:

— a 36. rendeletet a Cagliari–Torino útvonalra vonatkozó járatgyakoriságokról, menterendekről és kapacitásokról szóló, 2006. február 8-i rendelet módosította;

— kéri továbbá olyan felhívásnak az *Európai Unió Hivatalos Lapja* C sorozatában történő közzétételét, amely kimondja, hogy – az előírt közszolgáltatási kötelezettséggel összhangban és pénzügyi ellentételezés kérelmezése nélkül – az előírásoknak megfelelően amennyiben a közszolgáltatási kötelezettség közzétételét követő harminc napon belül egyetlen légi fuvarozó sem hajlandó bevezetni a rendszeres légiközlekedési szolgáltatásokat a 36. rendeletben meghatározott útvonalak mindegyikén, Olaszország a 2408/92/EGK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének d) pontjában előírt eljárás keretében jogosult egyetlen légi fuvarozóra korlátozni az ezen útvonalakhoz történő hozzáférést, és e járatok üzemeltetésének jogát nyilvános pályázat alapján odaítélni az említett rendelet rendelkezéseinek betartása mellett.

(3) 2006. március 24-én a Bizottság közleményt tett közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* a 35. rendelet ⁽²⁾ által előírt közszolgáltatási kötelezettségekről a következő 6 útvonal tekintetében:

- Alghero–Róma és Róma–Alghero
- Alghero–Milánó és Milánó–Alghero
- Cagliari–Róma és Róma–Cagliari

⁽¹⁾ HL L 240., 1992.8.24., 8. o. A legutóbb az 1791/2006/EK rendelettel (HL L 363., 2006.12.20., 1. o.) módosított rendelet.

⁽²⁾ HL C 72., 2006.3.24., 4. o.

- Cagliari–Milánó és Milánó–Cagliari
 - Olbia–Róma és Róma–Olbia
 - Olbia–Milánó és Milánó–Olbia
- (4) 2006. április 21-én a Bizottság közleményt tett közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* a 36. rendelet ⁽¹⁾ által előírt közszolgáltatási kötelezettségekről a következő 10 útvonal tekintetében:
- Alghero–Bologna és Bologna–Alghero
 - Alghero–Torino és Torino–Alghero
 - Cagliari–Bologna és Bologna–Cagliari
 - Cagliari–Firenze és Firenze–Cagliari
 - Cagliari–Torino és Torino–Cagliari
 - Cagliari–Verona és Verona–Cagliari
 - Cagliari–Nápoly és Nápoly–Cagliari
 - Cagliari–Palermo és Palermo–Cagliari
 - Olbia–Bologna és Bologna–Olbia
 - Olbia–Verona és Verona–Olbia
- (5) 2006. április 22-én a Bizottság tájékoztatást tett közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* a 36. rendelet által előírt közszolgáltatási kötelezettségek keretében Olaszország által kihirdetett pályázatról ⁽²⁾. Ez a tájékoztatás kihirdeti, hogy az Olasz Köztársaság a rendelettel érintett, mind a 10 útvonal tekintetében a rendelet 4. cikke (1) bekezdésének d) pontjában előírt eljárást alkalmazását írja elő arra az esetre, ha egyetlen légi fuvarozó sem vállalná az ezen útvonalakra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségeket.
- (6) A 2006. március 24-én és április 21-én közzétett közszolgáltatási kötelezettségek főbb jellemzői a következők:
- Az egyrészt az Alghero–Róma és Alghero–Milánó, és másrészt az Olbia–Róma és Olbia–Milánó útvonalpárok mindegyike oszthatatlan egységet alkot, amelyet az érdekelt légi fuvarozóknak összességükben kell elfogadni, bármilyen jellegű vagy eredetű ellentételezés nélkül. Ezzel szemben a Cagliari–Róma és Cagliari–Milánó útvonalakat az érdekelt fuvarozóknak egyenként és teljes egészükben kell elfogadni bármilyen jellegű vagy eredetű ellentételezés nélkül.
 - A 2006. április 21-i felhívásban szereplő tíz útvonal mindegyikét, valamint az azok tekintetében előírt közszolgáltatási kötelezettségeket az érdekelt fuvarozóknak egyenként és teljes egészükben kell elfogadni.
 - Az a fuvarozó, amely elfogadja e kötelezettségeket, 36 egymást követő hónapon keresztül köteles biztosítani a szolgáltatást, és azt nem szakíthatja meg, csak az Ente Nazionale dell'Aviazione Civilehez (Nemzeti Polgári Légiközlekedési Hatóság – ENAC) és Szardínia autonóm tartományához benyújtott legalább hat hónapos előzetes értesítés mellett.
 - Az a fuvarozó (vagy fő fuvarozó), amely elfogadja e kötelezettségeket, üzemeltetési biztosítékot ad, amelynek célja, hogy biztosítsa a szolgáltatás megfelelő teljesítését és folytatását, és amelynek összege meg kell hogy egyezzen a kérdéses útvonalak összességére tervezett légiközlekedési szolgáltatásokból származó teljes bevétel legalább 5 %-ával; a biztosítékot az ENAC értékeli. A biztosítékot az ENAC számára kell folyósítani, amely azt a szolgáltatások folyamatosságának biztosítására használja fel indokolatlan mulasztás esetén; a biztosíték továbbá egyenlő részben elsősre lehívható bankgaranciából és biztosítási garanciából áll.
 - Az egyazon útvonal több fuvarozó általi elfogadásából az érintett repülőterek infrastrukturális korlátai és kötöttségei okán eredő túlkapacitás megelőzése érdekében az ENAC Szardínia Autonóm Tartomány véleményének figyelembevételével a közérdek legmegfelelőbb képviselője érdekében megbízást nyert, hogy közreműködjék az elfogadó légi fuvarozók működési programjainak kialakításában oly módon, hogy azok összességükben arányosak legyenek a kötelezettségek kiszabását meghatározó közlekedési igényekkel. E beavatkozásnak az útvonalaknak és a járatok gyakoriságának a közszolgáltatási kötelezettségeket elfogadó fuvarozók közötti méltányos felosztására kell irányulnia, a kérdéses útvonalakon (vagy az útvonalak összességén) a két megelőző év során az egyes fuvarozók tekintetében tapasztalható forgalom nagyságának függvényében.
 - Az egyes útvonalak tekintetében biztosítandó minimális járatgyakoriságot, menetrendeket és kapacitásokat a 2006. március 24-i és április 21-i közleménynek „A KÖZSZOLGÁLTATÁSI KÖTELEZETT-SÉGEK RÉSZLETES LEÍRÁSA” című 2. pontja tartalmazza.
 - Az alkalmazott légi járművek minimumkapacitását a közleménynek „A VALAMENNYI ÚTVONALON HASZNÁLTATOS REPÜLŐGÉPTÍPUSOK” című 3. pontja tartalmazza.
 - A viteldíjstruktúrát az érintett valamennyi útvonal tekintetében a közlemény „VITELDÍJAK” című 4. pontja tartalmazza. Ami különösen a csökkentett viteldíjakat illeti, a két közlemény 4.8. pontja meghatározza, hogy az érintett útvonalakat üzemeltető fuvarozóknak jogszabályi kötelezettségük, hogy csökkentett viteldíjakat alkalmazzanak (amint az a „VITELDÍJAK” című 4. pontban szerepel) legalább a szardíniai születésűek tekintetében, még akkor is, ha ott nem rendelkeznek lakóhellyel.

⁽¹⁾ HL C 93., 2006.4.21., 13. o.

⁽²⁾ HL C 95., 2006.4.22., 9–27. és 30. o.

— A Bizottsághoz 2005. december 29-én továbbított, és a *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*ban 2006. január 11-én kihirdetett 35. rendeletnek megfelelően a közszolgáltatási kötelezettségeket 2006. március 31-étől 2009. március 30-ig kell alkalmazni az érintett útvonalakra. Mindazonáltal 2006. február 28-án az olasz hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy 2006. február 23-án olyan rendeletet fogadtak el, amely ezen időpontokat 2006. május 2-ára és 2009. május 1-jére teszi át (az olasz Állandó Képviselőlet levele, hivatkozási szám: 2321). Ezek az időpontok az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* 2006. március 24-én közzétett időpontok.

— A Bizottsághoz 2005. december 29-én továbbított, a *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*ban 2006. január 11-én kihirdetett és az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* 2006. április 21-én közzétett 36. rendeletnek megfelelően az Olasz Köztársaság bejelenti, hogy az érintett útvonalakra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségek érvényességi idejét a későbbiekben határozza meg. Egyetlen végleges időpont az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő közzétételére sem került sor tehát.

— Azoknak a fuvarozóknak, aki el kívánják fogadni a közszolgáltatási kötelezettségeket, hivatalos elfogadásukat a felhívásnak az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő közzétételétől számított 30 napon belül be kell nyújtaniuk az illetékes olasz hatósághoz.

(7) Az e határozatban megállapított közszolgáltatási kötelezettségek előírását megelőzően az Olasz Köztársaság a 2000. augusztus 1-jei és december 21-ei rendelettel közszolgáltatási kötelezettségeket írt elő a Szardínia, Róma és Milánó repülőterei közötti hat útvonal tekintetében. E kötelezettségeket 2000. október 7-én tették közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽¹⁾. A rendelet 4. cikke (1) bekezdésének d) pontja alapján nyilvános pályázatot írtak ki, hogy kiválasszák azokat a fuvarozókat, amelyek kizárólagos jogosultjai lesznek az érintett útvonalak pénzügyi ellentételezés fejében történő üzemeltetésének ⁽²⁾.

(8) A közszolgáltatási kötelezettséggel érintett útvonalak üzemeltetésére jogosult fuvarozók a következők:

- az Alitalia a Cagliari/Róma útvonalon
- az Air one a Cagliari/Milánó, Alghero/Milánó és Alghero/Róma útvonalon
- a Meridiana az Olbia/Róma és Olbia/Milánó útvonalon.

(9) Ezen üzemeltetési rendszer helyébe a 2004. november 8-i olasz rendeletben előírt és az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* 2004. december 10-én közzétett ⁽³⁾ közszolgál-

tatási kötelezettségek léptek. A lazioi regionális közigazgatási bíróságnak a 2004. november 8-i rendelet részleges megsemmisítésére irányuló 2005. március 17-i határozata folytán az olasz hatóságok tájékoztatták a Bizottságot, hogy „felfüggesztették” e kötelezettségeket. E tekintetben 2005. július 1-jén felhívás közzétételére került sor az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽⁴⁾. 2005. december 6-án az olasz hatóságok értesítették a Bizottságot a 2004. november 8-i rendelet 2004. november 15-i hatállyal történő hatályon kívül helyezéséről.

II. ELJÁRÁS

(10) 2006. március 9-i (204756. számon iktatott) levelében a Bizottság az Olasz Köztársasághoz fordult, hogy értesítse a 35. és 36. rendeletekben előírt közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatos aggályairól. Pontosabb információkat kért azok indokairól és végrehajtásuk szabályairól. Az Olasz Köztársaság először a 2006. március 22-i levélben válaszolt, amelyhez választervezetet is mellékel, majd a 2006. április 4-i levélben.

(11) 2006. április 27-én a Bizottság az ENAC-hoz fordult, hogy pontosításokat kérjen, és tájékozódjon a közszolgáltatási kötelezettségek jelenlegi működéséről az új közszolgáltatási kötelezettségek hatálybalépése előtt.

(12) Az ENAC a 2006. május 9-i levélben válaszolt, és megerősítette, hogy a Szardíniáról Róma és Milánó felé irányuló közszolgáltatási kötelezettségek 2006. május 2-áig alkalmazandó rendszere a 2000. évi, még mindig hatályos rendszer, mivel az azok módosítására irányuló 2004. évi rendelet hatályon kívül helyezték. 2006. május 2-ától a 35. rendelet által előírt új rendszert kell alkalmazni. A válasz kifejtette azt is, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek teljes egészében lefedik Milánó egész repülőterrendszerét, amint azt a 2000. évi közlemény is előírta.

(13) 2006. augusztus 4-én az Olasz Köztársaság ismételt válaszolt a Bizottság március 9-i levelére, megadva néhány kiegészítő adatot, amelyek azonban nem tartalmaztak jelentős új információt.

(14) 2006. augusztus 1-jén a Bizottság határozatot hozott arról, hogy saját kezdeményezésére megindítja a rendelet ⁽⁵⁾ 4. cikkének (3) bekezdésében előírt vizsgálatot. Erről a határozatról 2006. augusztus 1-jén értesítette az Olasz Köztársaságot (a dokumentum száma: C(2006) 3516). Ugyanezen határozatban a Bizottság kérte az olasz hatóságokat, hogy egyes pontok tekintetében adjon választ, és egy hónapos határidőt szabott a válaszadásra.

(15) Az olasz hatóságok a 2006. augusztus 31-i levélben válaszoltak. A válasz kiterjedt a feltett kérdések jelentős részére.

⁽¹⁾ HL C 284., 2000.10.7., 16. o.

⁽²⁾ HL C 51., 2001.2.16., 12–22. o.

⁽³⁾ HL C 306., 2004.12.10., 6. o.

⁽⁴⁾ HL C 161., 2005.7.1., 10. o.

⁽⁵⁾ HL L 215., 2006.8.5., 31. o.

(16) Ezzel együtt a Bizottság 2006. október 2-án Olaszország Állandó Képviseletéhez fordult, hogy kiegészítő tájékoztatást kérjen.

(17) 2006. október 6-án az Olasz Köztársaság hosszú választ küldött, amelynek számos eleme válaszolt a Bizottság kiegészítő kérdéseire.

(18) A Bizottság (TREN.F.1 egység) és az olasz hatóságok (Közlekedési Minisztérium, Állandó Képviselet, Szardínia Kormánya és az ENAC) ülésére 2006. október 17-én került sor Brüsszelben.

(19) Ez a válasz többek között megerősítette, hogy a következő útvonalak üzemeltetése már most is a rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja alapján előírt közszolgáltatási kötelezettségeknek megfelelően folyik:

- Olbia–Róma: Meridiana
- Olbia–Milánó: Meridiana
- Alghero–Róma: Air One
- Alghero–Milánó: Air One
- Cagliari–Róma: Air One és Meridiana
- Cagliari–Milánó: Air One és Meridiana
- Cagliari–Bologna: Meridiana
- Cagliari–Torino: Meridiana
- Cagliari–Verona: Meridiana
- Olbia–Bologna: Meridiana

Ezzel szemben a fennmaradó 6 útvonal tekintetében egyetlen társaság sem fogadta el a rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontjában előírt rendszer szerinti működést. Az Olasz Köztársaságnak tehát szándékában áll, hogy a 4. cikk (1) bekezdése d) pontjának megfelelően nyilvános pályázatot írjon ki. Jelenleg a versenyben maradt társaságok a következők:

- Olbia–Verona: Meridiana
- Alghero–Bologna: Air One
- Alghero–Torino: Air One
- Cagliari–Firenze: Air One és Meridiana
- Cagliari–Nápoly: Air One és Meridiana
- Cagliari–Palermo: Air One és Meridiana ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Lásd az Olasz Köztársaság 2006. október 6-i és november 15-i válaszait, valamint az ENAC 2006. május 23-i sajtóközleményét.

Mindazonáltal az Olasz Köztársaság kifejtette, hogy ezen útvonalakat még nem utalta ki, tekintettel a Bizottságnál folyamatban lévő eljárásra.

III. ELEMZÉS

1. Jogi háttér

(20) A közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozó szabályokat a rendelet állapítja meg, amely meghatározza a légi közlekedési ágazatban a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének alkalmazási feltételeit.

(21) A közszolgáltatási kötelezettségeket a rendelet főszabálytól eltérő kivételként határozzák meg, amely szerint „e rendeletre is figyelemmel, a tagállamok engedélyezik a közösségi légi fuvarozók számára a Közösségen belüli útvonalakon a forgalmi jogok gyakorlását” ⁽²⁾.

(22) A közszolgáltatási kötelezettségek előírásának feltételeit a 4. cikk tartalmazza. Ezeket szigorúan kell értelmezni a megkülönböztetésmentesség és az arányosság elvének tiszteletben tartásával. E feltételeket az említett cikkben felsorolt kritériumok alapján megfelelő módon indokolni kell.

(23) Közelebbről, a közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozó szabályok akként rendelkeznek, hogy azokat egy tagállam írhatja elő „olyan repülőterre irányuló menetrendszerű légi járatokra, amely repülőter az adott tagállam területén lévő peremterületet vagy fejlődő régiót szolgál ki, vagy a területén lévő regionális repülőterhez kapcsolódó ritkán használt útvonalon található, ha ezek az útvonalak abban a régióban, ahol a repülőter is található, a gazdasági fejlődés szempontjából nélkülözhetetlennek minősülnek; a szolgáltatási kötelezettséget olyan mértékben írhatja elő, hogy biztosítsa az adott útvonalon nyújtott menetrendszerű légi járat kielégítő jellegét, amely megfelel a folyamatosság, rendszeresség, kapacitás és árképzés rögzített normáinak, mely normáknak a légi fuvarozó kizárólag csak üzleti érdekeire figyelemmel nem felelne meg” ⁽³⁾.

(24) A menterend szerinti légi járat kielégítő jellegét a tagállamok a különösen a következők függvényében értékelik „a közérdek, egyéb közlekedési eszközök igénybevétele a lehetősége, és a megállapított közlekedési igényeket kielégíteni képes egyéb közlekedési eszközök igénybevétele a lehetősége, és az útvonalon működő vagy működni szándékozó valamennyi légi fuvarozó együttes hatása az adott útvonalra” ⁽⁴⁾.

⁽²⁾ Az 1992. július 23-i 2408/92/EGK rendelet, 3. cikk (1) bekezdése.
⁽³⁾ Az 1992. július 23-i 2408/92/EGK rendelet, 4. cikk (1) bekezdése a) pontja.

⁽⁴⁾ Az 1992. július 23-i 2408/92/EGK rendelet, 4. cikk (1) bekezdése b) pontja.

- (25) A 4. cikk kétlépcsős mechanizmusról rendelkezik: az elsőben – a 4. cikk (1) bekezdésének a) pontja – az érintett tagállam előírja a közszolgáltatási kötelezettségeket egy vagy több útvonalra, amelyek továbbra is nyitva állnak valamennyi közösségi fuvarozó számára, amennyiben azok teljesítik e kötelezettségeket. Amennyiben egyetlen fuvarozó sem jelentkezik a közszolgáltatási kötelezettségek hatálya alá tartozó útvonal üzemeltetésére, a tagállam végrehajthatja a második lépést – a 4. cikk (1) bekezdésének d) pontját –, amely abból áll, hogy a hozzáférést egyetlen fuvarozóra korlátozzák egy legfeljebb hároméves, megújítható időszakra. E fuvarozót közösségi nyilvános pályázat útján választják ki. A kijelölt fuvarozó ezt követően pénzügyi ellentételezésben részesülhet az útvonalnak a közszolgáltatási kötelezettségekkel összhangban álló üzemeltetéséért.
- (26) A 4. cikk (3) bekezdésének értelmében a Bizottság a tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére lefolytatott vizsgálatot követően határozhat arról, hogy a közzétett közszolgáltatási kötelezettségeket továbbra is alkalmazni kell-e. A Bizottság köteles határozatát a Tanáccsal és a tagállamokkal közölni.

2. Az útvonalak támogathatósága

- (27) Az Olasz Köztársaság a közszolgáltatási kötelezettségek előírását Szardínia fejlesztésének szükségességével indokolta, mivel annak le kell dolgoznia a sziget voltából adódó hátrányokat.
- (28) Ezenfelül a szárd autonóm kormány kötelezettséget vállalt arra, hogy előmozdítja lakói mobilitását. A Szardínia és az olasz anyaország közötti útvonalak ugyanis egyenlőtlenül alakulnak az évszakok változásával, jóllehet a mobilitás elvének egész évben lehetővé kellene tennie a folyamatos, kielégítő lehetőségek biztosítását a szárd lakosok számára. Ezenfelül az Olasz Köztársaság kiemelte a kilométerben és időben is jelentős távolságokat a különböző szárd repülőterek között; a régióknak infrastrukturális hiányosságokkal kell szembenéznie. Olaszország egyébként ezzel indokolja annak szükségességét, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek kiterjedjenek mindhárom szárd repülőterre.
- (29) A Bizottság úgy véli, hogy Szardínia peremterületnek tekinthető sziget volta és a tényleges alternatív közlekedési eszközök hiánya miatt.
- (30) Másfelől Szardínia más olasz régiókhöz viszonyított fejlődésbeli elmaradottsága nagymértékben igazolt: Szardínia elszigeteltsége, valamint csekély népessége, amely a jelentős kivándorlással tovább csökken, magyarázatot ad

a sziget gazdasági elmaradottságára, ami azt a mezzogiornói régiókhöz teszi hasonlóná.

- (31) A Bizottságnak a birtokában lévő tényekre épülő elemzése alapján nem kérdőjelezhető meg az olasz hatóságok által előterjesztett, érintett útvonalak alapvető jelentősége.

3. A közszolgáltatási kötelezettségek kielégítő jellege

3.1. Általános megfontolások

- (32) A rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja szerint a tagállamok nem írhatnak elő közszolgáltatási kötelezettséget, csak „olyan mértékben (...), hogy biztosítsák az adott útvonalon nyújtott menetrendszerű légi járat kielégítő jellegét, amely megfelel a folyamatosság, rendszeresség, kapacitás és árképzés rögzített normáinak, mely normáknak a légi fuvarozó kizárólag csak üzleti érdekeire figyelemmel nem felelne meg”.
- (33) A szolgáltatások kielégítő jellegét a rendelet 4. cikke (1) bekezdésének b) pontjában foglalt kritériumok figyelembevételével kell értékelni:

— a közérdek,

— egyéb közlekedési eszközök igénybevételének a lehetősége, különösen a szigeti régiók esetében, és a megállapított közlekedési igényeket kielégíteni képes egyéb közlekedési eszközök igénybevételének lehetősége,

— a felhasználóknak ajánlható viteldíjak és feltételek,

— az útvonalon működő vagy működni szándékozó valamennyi légi fuvarozó együttes hatása az adott útvonalra.

- (34) Ezenkívül a közszolgáltatási kötelezettségeknek meg kell felelniük az arányosság és a megkülönböztetésmentesség alapelveinek (lásd például az Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares [Analir] és társai kontra Administración General del Estado C-205/99. sz. ügyben 2001. február 20-án hozott ítéletét, EBHT 2001., I-01271. o.).

- (35) Jelen esetben a Bizottságnak az a véleménye az olasz hatóságok által bemutatott tények alapján, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek előírása a járatgyakorlatosság és kapacitások, valamint a viteldíjak tekintetében szükségesnek bizonyulhat az érintett útvonalakon a szolgáltatásnyújtás kielégítő jellegének biztosításához.

- (36) Mindazonáltal a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a 35. és 36. rendelet által előírt egyes feltételek indokolatlanul megszorítóak vagy aránytalanok.

3.2. A közszolgáltatási kötelezettségek elfogadásának 30 napon belüli bejelentésével kapcsolatos kötelezettség

(37) A 35. és 36. rendeletben előírt közszolgáltatási kötelezettségek 8. pontja meghatározza, hogy „azoknak a fuvarozóknak, akik el kívánják fogadni az e mellékletben foglalt közszolgáltatási kötelezettségeket, hivatalos elfogadásukat be kell jelenteniük az ENAC-nál attól a naptól számított 30 napon belül, amelyen az említett kötelezettségek előírásáról szóló bizottsági közlemény megjelenik az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.” Valójában e kötelezettség azon fuvarozóra megállapított kizárási feltételnek tűnik, aki az elfogadását egy „túl késői” napon jelentette be. Így, az a fuvarozó, aki nem küld értesítést a közszolgáltatási kötelezettségek feltételei összességének elfogadásáról e határidőn belül, azt kockáztatja, hogy a teljes időszakra kizárják azokból.

(38) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy ennek a feltételnek nincs jogalapja a rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja szerint, és indokolatlanul megszorító. A rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja nem hatalmazza fel a tagállamokat arra, hogy korlátozzák azon fuvarozók számát, akik hozzáférhetnek az útvonalakhoz, csak arra, hogy általában olyan közszolgáltatási kötelezettségeket írjanak elő, amelyeket valamennyi olyan fuvarozóra alkalmazni kell, amelyeken az útvonalakon működik, vagy ez a szándékában áll. A fuvarozók számának ilyen jellegű korlátozása csak a 4. cikk (1) bekezdésének d) pontja értelmében lehetséges.

(39) Ebből kifolyólag mindazok a fuvarozók számára, akiknek szándékukban áll a rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében előírt közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése, lehetővé kell tenni, hogy az útvonalakon működjenek, akármikor is kívánják megkezdeni szolgáltatásukat. Amennyiben egyetlen fuvarozó sem kezdte meg egy meghatározott időpontban egy adott útvonalon a menetrend szerinti légi járatok üzemeltetését a 4. cikk (1) bekezdésének a) pontja értelmében előírt közszolgáltatási kötelezettségekkel összhangban, a tagállam rendelkezhet az ezen útvonalhoz való hozzáférés korlátozásáról a 4. cikk (1) bekezdése d) pontjának megfelelően. Amennyiben azonban egy vagy több fuvarozó megkezdte a működését az előírt határidőn belül, a tagállam nem zárhat ki más olyan fuvarozókat ezen útvonalról, amelyek a határidő lejártát követően bármikor értesítést küldtek működési szándékukról. Az új fuvarozók belépése következtében mindazonáltal szükségessé válhat az egyes fuvarozókat terhelő közszolgáltatási kötelezettségek kiigazítása. (Lásd alább a 3.4. pontban)

3.3. Kötelezettség az útvonal három éven át folytatott üzemeltetésére

(40) A 35. és 36. rendeletben előírt közszolgáltatási kötelezettségek 5. pontja meghatározza, hogy „a 2408/92/EGK rendelet 4. cikke (1) bekezdése c) pontjának megfelelően az a fuvarozó, amely elfogadja a kötelezettségeket, 36

egymást követő hónapon keresztül köteles biztosítani a szolgáltatást, és azt nem szakíthatja meg csak az ENAC-hoz, illetve Szardínia autonóm tartományához benyújtott legalább hat hónapos előzetes értesítés mellett.”

(41) A minimális üzemeltetési időtartam megkövetelése jelen esetben megfelel a 4. cikk (1) bekezdése c) pontjának, amely előírja, hogy „azokban az esetekben, amikor egyéb közlekedési eszközök nem tudják biztosítani a kielégítő és folyamatos szolgáltatást, az érintett tagállam a közszolgáltatási kötelezettségek keretében előírhatja, hogy az útvonalat üzemeltetni szándékozó légi fuvarozó köteles garantálni a vonal működtetését egy külön meghatározandó bizonyos időtartamra, a közszolgáltatási kötelezettség egyéb előírásainak megfelelően”. A Bizottság ugyanis úgy véli, hogy Szardínia sziget volta és a kontinentstől való távolsága miatt egyéb közlekedési eszközök nem biztosítanak kielégítő alternatív szolgáltatást.

(42) A Bizottság mindazonáltal úgy ítéli meg, hogy a 35. és 36. rendeletben előírt legalább hároméves időtartam túlzott mértékű és aránytalan.

(43) A Bizottság megérti a szolgáltatás folyamatosságának és annak szükségességét, hogy a vállalkozók kötelezettséget vállaljanak egy meghatározott időszakon keresztül történő működtetésre. Mindemellett – amint azt fentebb is kifejtette – nem a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtásáért felelős hatóságok feladata, hogy e kötelezettségek hatálya alól mentesítsenek potenciális fuvarozókat: a közszolgáltatási kötelezettségek kizárólagos koncesszió és ellentételezés nélkül semmi esetre sem eredményezhetik a piac végleges vagy hosszú távra szóló lezárását.

(44) Jogszerű lehet, hogy az évszakonként erőteljes szabályszerűtlenséggel jellemzett útvonalak üzemeltetését az év egyes időszakaiban előírják. Ezen útvonalakon ugyanis fennáll annak a veszélye, hogy a fuvarozók hajlamosak lesznek arra, hogy ajánlatukat azokra a hetekre korlátozzák vagy összpontosítsák, amelyek folyamán elégséges a gyakoriság a szolgáltatás jövedelmezőségének biztosításához, és arra, hogy a szolgáltatás üzemeltetését az év más időszakaiban szüneteltessék. A Bizottság mindemellett úgy véli, hogy ilyen körülmények között az arányosság elvének tiszteletben tartása ahhoz kell vezessen, hogy az az időtartam, amelynek során az üzemeltetést folyamatosan biztosítani kell a közszolgáltatási kötelezettségek 4. cikke (1) bekezdésének a) pontjában előírt rendszerében, nem haladhatja meg az egy évet.

(45) Ezenkívül a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ez az időtartam nem menti fel a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtásáért felelős hatóságot az alól, hogy annak kielégítő jellegét rendszeresen felülvizsgálja. Amint az fent is említésre került, e felülvizsgálatot mindenképpen el kell végezni, ha új fuvarozó kezdi meg a szolgáltatást az érintett útvonalon, vagy áll annak megkezdése előtt.

3.4. Az útvonalak és járatsűrűség ENAC általi felosztása

- (46) A 35. és 36. rendelet 1.6. pontja előírja, hogy „az egyazon útvonal több fuvarozó általi elfogadásából az érintett repülőterek infrastrukturális korlátai és kötöttségei okán eredő túlkapacitás megelőzése érdekében az ENAC Szardínia Autonóm Tartomány véleményének figyelembevételével a közérdek legmegfelelőbb képviselője érdekében megbízást nyert, hogy közreműködjék az elfogadó légi fuvarozók működési programjainak kialakításában oly módon, hogy azok összességükben arányosak legyenek a kötelezettségek kiszabását meghatározó közlekedési igényekkel. E beavatkozásnak az útvonalaknak és a járatok gyakoriságának az elfogadó fuvarozók közötti méltányos megosztásához kell vezetnie, a kérdéses útvonalakon (vagy az útvonalak összességén) a két megelőző év során az egyes fuvarozók tekintetében tapasztalható forgalom nagyságának függvényében.”
- (47) E hatáskörök értelmében az ENAC elbíráhatja és előnyben részesítheti az ugyanazon az útvonalon működő több társaság közötti megállapodást. Szardínia esetében az ENAC felügyelt egy, az érdekelt fuvarozók közötti kerekasztalt egyes útvonalak tekintetében, és velük együtt meghatározta a forgalom felosztását.
- (48) Az Olasz Köztársaság védi ezt a beavatkozási hatáskört, amely szerinte úgy biztosítja a szolgáltatás folyamatoságát, hogy a közszolgáltatási kötelezettségeket nem teszi ki az azok ellentételezés nélküli vállalásában kevésbé érdekelt más fuvarozók be- és kilépésével kapcsolatos eshetőségeknek. Idézi többek között a lazioi regionális közigazgatási bíróság 2005. március 17-i ítéletét, amely úgy vélte, hogy „teljes mértékben jogszerű, hogy a (2004. évi) rendelet olyan forgatókönyvet határozzon meg, amely szerint a közszolgáltatási kötelezettségekkel érintett minden útvonal tekintetében több, nem csoportot alkotó, egymással versenyben álló fuvarozó áll rendelkezésre. Egy ilyen lehetőséget mindazonáltal egyértelműen meg kell határozni, és ahhoz olyan objektív minimumkövetelményt kell hozzárendelni, amely a résidőnek a közszolgáltatási kötelezettségeket esetleg elfogadó fuvarozók számával összefüggésben (egy, kettő, kettőnél több) történő előzetes kiosztásra vonatkozik annak érdekében, hogy a káros kínálati túlkapacitást elkerüljék, és főként hogy a résidőkiosztás ne vezessen a gyakorlat önkényes bevezetéséhez és ténylegesen annak kizárólagosságához, amit a rendelet szabályai kifejezetten elvetnek”⁽¹⁾.
- (49) A 4. cikk (1) bekezdésének a) pontja értelmében előírt közszolgáltatási kötelezettségeknek figyelembe kell venniük azon fuvarozók összességét, amelyek az érintett útvonalon működnek, vagy ez szándékukban áll. Ezt a 4. cikk (1) bekezdésének b) pontja is megerősíti, amely meghatározza, hogy „a menetrendszerű légi járatok kielégítő jellegét a tagállamok között az útvonalon működő vagy működni szándékozó valamennyi légi fuvarozónak az adott útvonalra gyakorolt együttes hatását figyelembe véve értékelik”.
- (50) A Bizottság úgy véli, hogy ezt az elvet nem csak a közszolgáltatási kötelezettségek előírásának pillanatában, hanem azok teljes tartama alatt is követni kell. Így minden olyan alkalommal, amikor új fuvarozó kezdi meg működését az adott útvonalon, vagy áll annak megkezdése előtt, a közszolgáltatási kötelezettségekben az egyes fuvarozók számára előírt kapacitás és járatgyakoriság szintjét ki kell igazítani, oly módon, hogy az egyes útvonalakon kínált összes kapacitás és járatgyakoriság ne haladja meg a kielégítő szolgáltatás teljesítéséhez szigorúan szükséges mértéket.
- (51) A rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében előírt közszolgáltatási kötelezettségekre tekintettel ugyanis a fuvarozók nem kötelesek kötelezettséget vállalni a járatgyakoriság és a kapacitás mennyiségének egyenlően történő biztosításra: együttesen is biztosíthatják ezt a minimumszolgáltatást.
- (52) A Bizottság elismeri, hogy szükségesnek bizonyulhat a közszolgáltatási kötelezettségekért felelős hatóság számára, hogy biztosítsa, hogy a járatgyakoriságok és kapacitások együttese lehetővé tegye a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítését. Mindazonáltal e hatóság semmi esetre sem korlátozhatja az érintett fuvarozók azzal kapcsolatos lehetőségét, hogy amennyiben úgy kívánják, szolgáltatást nyújtsanak a minimumkötelezettségnek minősülő közszolgáltatási kötelezettségek által megkövetelt kapacitáson és járatgyakoriságon túlmenően. Ebből következően, amennyiben az ENAC által elfogadott szabályok arra irányulnak, hogy meggátoljanak egy fuvarozót abban, hogy többszolgáltatást nyújtson, e szabályok indokolatlanul megszorítóak és ellentétesek a rendelettel.
- (53) E tekintetben a Bizottság üdvözlöi, hogy az Olasz Köztársaság 2006. november 15-i levelében megerősítette, hogy kormányzata éves alapon időszakosan újraértékeli a helyzetet, és elemzi azon fuvarozók esetleges kérelmét, akik készek arra, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek keretében az útvonalakon működjenek⁽²⁾. Tudomásul veszi, hogy az Olasz Köztársaság megerősítette, hogy „semmi nem gátolja a tagállamot abban, hogy (akár a közszolgáltatási kötelezettségek alkalmazásának idején) ellenőrizze a közszolgáltatási kötelezettségek kielégítő jellegét és szükségességét, és helyt adjon azok módosításának vagy visszavonásának, hacsak azok hasznosságát vagy megengedhető jellegét később nem ismerik el”⁽³⁾.

⁽¹⁾ A lazioi regionális közigazgatási bíróság 2005. március 17-én hozott 2436. sz. ítélete.

⁽²⁾ Az Olasz Köztársaság 2006. november 15-i levele, 2. o.

⁽³⁾ Az Olasz Köztársaság 2006. november 15-i levele, 11. o.

3.5. Az egyrésről az Alghero–Róma és Alghero–Milánó, másrésről az Olbia–Róma és Olbia–Milánó útvonalak csoportosítása

- (54) Az Olasz Köztársaság az egyrésről az Alghero–Róma és Alghero–Milánó, másrésről az Olbia–Róma és Olbia–Milánó útvonalak csoportosítását azok egymást kiegészítő voltával és az üzemeltetésük tekintetében egymástól való kölcsönös függésükkel indokolja. Az olasz hatóságok szerint ugyanis ezen útvonalakat az év kétharmadában a mindenképpen lecsökkent forgalom jellemzi a forgalom igen nagymértékű időszakosságából következően. Tekintve, hogy ezen útvonalakat érintően nem rendelkeznek pénzügyi ellentételezésről, a kormányzat felelőssége annak biztosítása a fuvarozók számára, hogy üzemeltetésük tartós lesz annak ellenére, hogy gazdasági szempontból nem vonzó. Ez így „az operatív kölcsönös függőség előnyös hatásainak” kihasználását jelenti, amelyek lehetővé teszik a „téli időszakban a gépeknek a kereslet szűkös voltából adódó rotációját”, míg a „kapcsolt útvonalak előírása hozzájárul az ezen útvonalak üzemeltetésére kész fuvarozók figyelmének felkeltéséhez”. Másfelől, az Olasz Köztársaság szerint a nyári időszakban megkövetelt kínálatnak pontosabban meg lehetne felelni útvonalcsoportok együttes üzemeltetésével. Az Olasz Köztársaság azzal érvel végül, hogy a rendelet maga írja elő annak lehetőségét, hogy a kereslet ingadozásait egysítsék például ugyanazon héten belül. Ez a csoportosítás tehát lehetővé tenné a költségek visszafogását és a kapacitások optimalizálását, a lehető legnagyobb mértékben megfelelve a keresleti igényeknek. Ez a csoportosítás így nem minősül piaci korlátozásnak, hanem – ellenkezőleg – alkalmas arra, hogy még több fuvarozót vonzzon.
- (55) A Bizottság úgy véli, hogy az útvonalak csoportosítása nem egyeztethető össze a rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a), b) és c) pontjával. A közszolgáltatási kötelezettségek támogathatóságának és kielégítő jellegének az e rendelkezésekben előírt kritériumai ugyanis kifejezetten „útvonalat” említenek minden alkalommal, anélkül hogy bármikor is útvonalak csoportjáról rendelkeznének. Ebből következik tehát, hogy e kritériumok mindegyikét az egyes, egyenként vett útvonalak tekintetében elkülönítetten kell értékelni.
- (56) Ezenkívül ez az értelmezés megfelel az arányosság elvével kapcsolatos követelményeknek. Az útvonalak ilyen csoportosítása ugyanis lehetővé tenné a tagállamok számára, hogy olyan útvonalakon írjanak elő közszolgáltatási kötelezettségeket, ahol azok nem szükségesek a kielégítő szolgáltatásnyújtás biztosításához. Az útvonalak csoportosításának lehetősége így egyedül a 4. cikk (1) bekezdésének d) pontjában kerül szóba, amely szerint az üzemeltetés jogát nyilvános pályázat alapján ítélik oda, „akár egy útvonalra, akár egy útvonalcsoportra”. Ez a 4. cikk (1) bekezdésének d) pontjában tett egyértelmű említés ellenben kizárja, hogy ezt a csoportosítást alkalmazni lehessen a 4. cikk (1) bekezdésének a), b) és c)

pontjának keretében. Ez pontosan abból adódik, hogy a piac nem engedte, hogy egy légi fuvarozó megkezdje a menetrend szerinti légi járatok üzemeltetését, vagy az előtt álljon egy adott útvonal tekintetében az ezen útvonallal kapcsolatban előírt közszolgáltatási kötelezettségeknek megfelelően, amely útvonalhoz a hozzáférést a tagállam egyetlen fuvarozóra korlátozhatja egy legfeljebb három éves időszakban, és nyilvános pályázatot írhat ki, amely kiterjedhet útvonalak csoportjára is. Összefoglalva, több útvonal csoportosítását a piac egyértelmű zavarára adott válasznak lehet tekinteni, és olyan közvetett ellentételezési formának, amely a közvetlen ellentételezésekhez hasonlóan csak a 4. cikk (1) bekezdése d) pontjának keretében megengedett. A közszolgáltatási kötelezettségek 4. cikk (1) bekezdésének a) pontja szerinti rendszerben a csoportosítás semmi esetre sem irányulhat két elkülönített útvonal jövedelmezővé tételére annak érdekében, hogy egy vagy több fuvarozó általi üzemeltetést részesítsen előnyben.

- (57) Másfelől, az olasz hatóságok által előterjesztett magyarázatok nem támaszkodnak semmilyen számszerűsített műszaki vagy gazdasági adatra, amely lehetővé tenné azok megerősítését.

A hatóságok magyarázataival szemben a következő tények hozhatók fel:

- az előírt kapacitásoknak és járatgyakoriságoknak útvonalról útvonalra figyelembe kell venniük a szükségleteket, és nem úgy, hogy azokat egyedül ezen útvonalak csoportosításával teljesítsék hatékonyabban,
- az e kapcsolásokkal összefüggő járatgyakoriságban kifejezett kötelezettségek olyannyira fontosak, hogy ténylegesen nagyszámú potenciális fuvarozót tántorítanak el, amelyek ugyan meg kívánnának felelni a közszolgáltatási kötelezettségeknek, és ellátnák Szardíniát, de az e két város valamelyikében található állandó telephely hiányában ténylegesen kizárt számukra a szolgáltatás biztosításának lehetősége. Ebből következően a csoportosítás inkább a piac lezárását eredményezi,
- e tekintetben nyilvánvaló, hogy az így csoportosított közszolgáltatási kötelezettségek csak a már helyben üzemelő, kis számú fuvarozó számára tették lehetővé a kedvező választást. Így a közszolgáltatási kötelezettségek bevezetése távol tartotta azokat a társaságokat, akik a Rómából és Milánóból induló útvonalakon működtek, vagy ez szándékukban állt, pontosabban a két érintett repülőtér mindegyike irányában, azaz Olbia és Alghero felé. Így – még ha ez szándékukban is állt – nem nyújthatták be pályázatukat a működésükhöz túl költséges üzemeltetés tekintetében. Az ilyen típusú csoportosítások tehát jellegüknél fogva távol tartottak minden egyéb lehetséges fuvarozót.

E megszorító hatások még jelentősebbek az érintett piacok nagyságára tekintettel (az utasok összlétszáma 2005-ben – az Olasz Köztársaság adatai)

— Olbia–Róma és Olbia–Milánó: 731 349 (390 186 nyáron és 341 163 télen).

— Alghero–Róma és Alghero–Milánó: 502 820 utas (184 273 nyáron és 318 547 télen).

E feltételek mellett valószínűtlen, hogy Olaszország két legnagyobb városa és a szardíniai Olbia és Alghero repülőterei közötti útvonalak oly kevésbé lennének vonzóak, hogy azokat csoportosítani kellene annak érdekében, hogy vonzóvá váljanak.

- (58) Ebből következően a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az egyes útvonalak csoportosítása összeegyeztethetetlen a rendelettel, és indokolatlanul megszorító.

3.6. *Kedvezményes viteldíjak a szardíniai születésű, de ott lakóhellyel nem rendelkező személyek számára*

- (59) A 35. és 36. rendelet megköveteli, hogy a fuvarozók kedvezményes viteldíjakat alkalmazzanak azokra a szardíniai születésű személyekre, akik ott nem rendelkeznek lakóhellyel. Az Olasz Köztársaság becslései szerint e rendelkezések alkalmazása legfeljebb 220 000 személyt érint, és a valóságban ez a szám közelebb áll a 110 000-hez, ha figyelembe vesszük, hogy e személyek 50 %-a egy utat tesz évente.

- (60) A gyakorlatban egy ilyen intézkedés többségében előnyben részesíti az olasz állampolgárságú európai polgárokat más állampolgárságú polgárokhoz viszonyítva. Ennélfogva első látásra állampolgársági alapon történő megkülönböztetésnek tekinthető, és ebből következően a Szerződéssel ellentétesnek. Egy ilyen intézkedés a közszolgáltatási kötelezettségek rendszerének keretében csak akkor lenne megengedhető, ha a bánásmódbeli különbség objektív, az érintett személyek állampolgárságától független, és a nemzeti jog által jogszerűen követett célkitűzéssel arányos megfontolásokon alapulna.

- (61) Az Olasz Köztársaság márpedig azt a magyarázatot adta, hogy az intézkedés lényegében ahhoz szükséges, hogy lehetővé tegye a szárd kivándorlók számára, hogy továbbra is kötődjenek a származásuk szerinti kulturális

közösséghez⁽¹⁾. Mindazonáltal az intézkedés nyilvánvalóan aránytalan – még ha egy ilyen célkitűzés jogszerű közérdekű célkitűzésnek is minősülhetne a rendelet 4. cikke (1) bekezdése b) pontjának i. alpontja értelmében. Elsősorban, az intézkedés minden olyan személyre alkalmazható, aki Szardínián született, de nem ott rendelkezik lakóhellyel, anélkül hogy szükséges lenne annak a kapcsolatnak a bizonyítása, amely még fennállhat például családi értelemben az érintett személy és a származása szerinti régió között. Másodsorban, az intézkedés az egyes kivándorlók pénzügyi forrásaira tekintet nélkül alkalmazható. Harmadsorban, a Szardínián lakóhellyel rendelkezőkkel ellentétben, akiknek viszonylag gyakran kell az anyaországba utazniuk, hogy ott alapvető szolgáltatásokat vegyenek igénybe (oktatás, egészségügy), vagy hogy Szardínia fejlődése szempontjából szükséges gazdasági tevékenységet folytassanak, a kivándorlók csak alkalmanként utaznak Szardíniára (az olasz hatóságok szerint a potenciálisan érintett személyek legfeljebb 50 %-a az évi egy utazás tekintetében). Ebből következően ezen eseti utazások összköltsége relatíve kevesebb a Szardínián lakóhellyel rendelkezőknél felmerülő költségekhez viszonyítva, és azokat az esetek többségében a kivándorlók könnyen fedezni is tudnák anélkül, hogy szükség lenne a 35. és 36. rendeletben előírt csökkentésre. Végül – amennyiben egyes kivándorlók nem rendelkeznek a szükséges forrásokkal, hogy megfizessék a Szardíniára tartó évi egy járat árát – sokkal megfelelőbb és kevésbé megszorító intézkedés lenne a támogatás nyújtása az érintett kivándorlók számára.

- (62) E feltételek mellett a Bizottság úgy ítéli meg, hogy e rendelkezés aránytalan, és összeegyeztethetetlen a rendelettel.

3.7. *A repülőterrendszer egészére történő alkalmazás*

- (63) A 35. és 36. rendelet előírja, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek alkalmazása Róma és Milánó környékén kiterjed a megfelelő repülőterrendszerek egészére, amint az a rendelet II. mellékletében is szerepel, azaz:

- Fiumicino és Ciampino repülőterekre Róma tekintetében
- Linate, Malpensa és Bergame repülőterekre Milánó tekintetében.

- (64) Emlékeztetőül, a 2000. évi közszolgáltatási kötelezettségek „Róma (Fiumicino) és Milánó” repülőtereit érintették. Milánó repülőterrendszerének a rendelet 8. cikke és II. melléklete értelmében történő létrehozásakor Olaszország hivatalból kiterjesztette a közszolgáltatási kötelezettségek alkalmazását az érintett repülőterrendszer egészére.

⁽¹⁾ Az Olasz Köztársaság 2006. október 6-i levele, 72–74. o.

- (65) Az Olasz Köztársaság választását csak technikai okokkal indokolta, amelyek arra indították, hogy az egyes repülőtérrendszerek egészét automatikusan szerepeltessék. Mindemellett megerősítette, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek elsődleges érdekeltége Róma-Fiumicino és Milánó-Linate repülőtere, amelyeket a közszolgáltatási kötelezettségek kedvezményezettjei előnyben részesítenek az érintett agglomeráció városközpontjához viszonyított közelségük miatt, ami indokolja, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek úgy rendelkeznek, hogy „a rendelkezésre álló résidőket figyelembe véve, a Szardínia, Róma és Milánó repülőterei között előírt útvonalak legalább 50 %-át Fiumicinóról és Linatéról kiindulva, illetve oda irányulóan kell biztosítani” ⁽¹⁾.
- (66) Az Olasz Köztársaság elismerte, hogy „objektíve bizonyítást nyert, hogy Róma tekintetében Fiumicino, Milánó tekintetében Linate repülőtere jelenti a legkényelmesebb, a legjobban ellátott és a legvonzóbb célállomást a felhasználók számára, mivel e repülőterek találhatóak a legközelebb a két város központjához, és azokkal jobb összeköttetésben állnak”. Olaszország így azt is kifejtette, hogy „ahhoz, hogy jobb szolgáltatást biztosítsanak, és a felhasználók igényeinek a legnagyobb mértékben megfeleljenek, célszerűnek tűnt annak elérése, hogy a közszolgáltatási kötelezettségeket elfogadó fuvarozók ne rendelkezzenek azzal a szabadsággal, hogy teljes mértékben feladják e repülőtereket más (az utasok számára kevésbé kényelmes és jelentős) repülőterek javára, amelyek ugyanazon repülőtérrendszer részei.” ⁽²⁾.
- (67) Másfelől kitűnt, hogy a téli időszakban üzemeltetett járatok csak Fiumicino és Linate repülőterein működnek.
- (68) Jelen esetben a Bizottság kétségbe vonja egy ilyen intézkedés szükségességét, mivel aránytalanak ítéli azon elérni kívánt célokhoz viszonyítva, amelyek lényege, hogy biztosítsák az anyaország felé irányuló mobilitást és a területi kohéziót. Ezen intézkedés közvetlen hatásként ugyanis távol tartja az esetleges fuvarozókat anélkül, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek alapját érintené, és hozzájárul a piacnak az új fuvarozók előtti végleges lezárásához a versennyel – különösen a nyári időszakban – leginkább érintett útvonalakon.
- (69) Az Olasz Köztársaság mindazonáltal elismerte, hogy Malpensa központi repülőtere jelentős szerepet játszik a nemzetközi útvonalak tekintetében, míg Ciampino és Bergamo repülőterei a diszkonttársaságok belső központi repülőtereiként lehetővé teszik a gazdasági és társadalmi kohézióval kapcsolatos közösségi elvnek való megfelelést, és egy olyan sziget, mint Szardínia számára az Európa régióinak összességével fennálló területi kohézió célkitűzésének megvalósítását. Ebből következően az Olasz Köztársaság kötelezettséget vállalt arra, hogy úgy módosítja a 35. rendeletet, hogy a közszolgáltatási kötelezettségeket ne alkalmazzák Malpensa, Bergamo és Ciampino repülőtereire ⁽³⁾.
- (70) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy ez a kötelezettségvállalás hatékonyan válaszol az esetlegesen felmerülő kétélyekre, és hogy a rendelet ilyen módosítása lehetővé teszi a közszolgáltatási kötelezettségek által előírt indokolatlan megszorítások hatásainak jelentős mértékű csökkentését, Szardínia mobilitási szükségleteinek kielégítése mellett, anélkül hogy aránytalan korlátozásokat vezetne be az érintett piacon.
- (71) Az Olasz Köztársaság e kötelezettségvállalásának ismeretében a Bizottságnak nem áll szándékában a Milánó és Róma repülőtérrendszerének egészére történő alkalmazás aránytalan jellegének további elemzése, ám fenntartja annak lehetőségét, hogy adott esetben visszatérjen e kérdéshez a jelenlegi és jövőbeni közszolgáltatási kötelezettségek tekintetében.

IV. KÖVETKEZTETÉSEK

- (72) Az Olasz Köztársaság által bemutatott tények alapján a Bizottság nem kérdőjelezi meg a közszolgáltatási kötelezettségek Szardínia és az olasz anyaország közötti útvonalakra történő alkalmazásának lényegét, amely útvonalak mind a járatgyakoriság és a kapacitások, mind a viteldíjak tekintetében szükségesnek bizonyulnak a kielégítő szolgáltatásnyújtás biztosításához az érintett útvonalakon.
- (73) Mindemellett a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az Olasz Köztársaság 35. és 36. rendelete által előírt egyes feltételek indokolatlanul megszorítóak vagy aránytalanok.
- (74) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében előírt közszolgáltatási kötelezettségek magukban foglalják, hogy mindazon fuvarozók számára, akiknek szándékukban áll a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése, biztosítani kell a lehetőséget, hogy az adott útvonalon működjenek, bármikor is kívánják megkezdeni a szolgáltatásnyújtást. Ebből következően, olyan határidő alkalmazása a pályázat benyújtására, amely révén eleve kizárják mindazon fuvarozókat, akik e határidőn túl nyújtják be pályázatukat, indokolatlanul megszorító és összeegyeztethetetlen a rendelettel.
- (75) Amennyiben jogszerűnek tűnhet a szolgáltatások folyamatosságának tartamáról rendelkezni, a Bizottság úgy véli, hogy az arányosság elvéből következően ez az időtartam az ésszerűség határain belül és a közszolgáltatási kötelezettségek rendszerében a 4. cikk (1) bekezdésének a) pontja alapján nem haladhatja meg az egy évet.
- (76) A Bizottság úgy véli, hogy az ENAC-ra a fuvarozók tevékenységének összehangolása tekintetében a túlkapacitás elkerülése céljából ruházott hatáskör indokolatlanul megszorító és összeegyeztethetetlen a rendelettel.

⁽¹⁾ A 2006. március 24-i közlemény 1.2. pontja.

⁽²⁾ Az Olasz Köztársaság 2006. október 6-i levele, 78. o.

⁽³⁾ Az Olasz Köztársaság 2006. november 15-i levele, 3. o.

- (77) A Bizottság megállapítja, hogy az egyrészről az Olbia–Róma és Olbia–Milánó, másrészről az Alghero–Róma és Alghero–Milánó útvonalak csoportosítása indokolatlanul megszorító és összeegyeztethetetlen a rendelettel.
- (78) A Bizottság úgy véli, hogy a csökkentett viteldíjak alkalmazása a szardíniai születésű, de ott lakóhellyel nem rendelkező személyek tekintetében aránytalan és összeegyeztethetetlen a rendelettel.
- (79) A Bizottság kétségbe vonja a közszolgáltatási kötelezettségeknek a Róma és Milánó repülőtérrendszerei egészére történő alkalmazásának szükségességét, és aránytalanak tartja azon elérni kívánt célokhoz viszonyítva, amelyek lényege, hogy biztosítsák az anyaország felé irányuló mobilitást és a területi kohéziót. Mindazonáltal az Olasz Köztársaság által tett azon kötelezettségvállalás ismeretében, hogy a 35. rendeletet úgy módosítja, hogy a közszolgáltatási kötelezettségeket ne alkalmazzák Malpensa, Bergamo és Ciampino repülőtereire, a Bizottság nem folytatja tovább elemzését, ám fenntartja annak lehetőségét, hogy adott esetben visszatérjen e szemponthoz a jelenlegi és jövőbeni közszolgáltatási kötelezettségek tekintetében,

irányuló szándékát, történjen e bejelentés akár a rendeletek által előírt 30 napos határidőn belül, akár azon túl.

- b) A légi fuvarozók számára a közszolgáltatási kötelezettségek keretében nem lehet előírni a szolgáltatások folyamatosságának olyan időtartamát, amely meghaladja az egy évet.
- c) Az olasz hatóságoknak át kell értékelniük a közszolgáltatási kötelezettségek egy útvonal tekintetében történő előírása fenntartásának szükségességét, valamint az egyes fuvarozók számára előírt kötelezettségek szintjét, mihamarabb egy új fuvarozó kezdi meg működését, vagy jelenti be működési szándékát ezen az útvonalon, de mindenképpen legalább évente egyszer.
- d) Az olasz hatóságok nem gátolhatják meg, hogy a légi fuvarozók a minimumkövetelményeken túlmenően nyújtsanak szolgáltatást az érintett útvonalakon, ami a közszolgáltatási kötelezettségekben előírt járatgyakoriságot és kapacitást illeti.
- e) A légi fuvarozók számára nem lehet kötelezővé tenni, hogy kedvezményes viteldíjakat alkalmazzanak a Szardínián született, de ott lakóhellyel nem rendelkező személyekre.
- f) Az olasz hatóságok a két város közötti útvonalon történő szolgáltatásnyújtással kapcsolatos jogot nem köthetik ahhoz a kötelezettséghez, hogy a két város közötti más útvonalon is működni kell.
- (2) Az Olasz Köztársaság legkésőbb 2007. augusztus 1-jéig értesíti a Bizottságot az e határozat végrehajtására hozott intézkedésekről.

2. cikk

Ennek a határozatnak az Olasz Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2007. április 23-án.

a Bizottság részéről
Jacques BARROT
alelnök

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) Az Infrastruktúra és Közlekedési Minisztérium 2005. december 29-i (a *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*ban 2006. január 11-én kihirdetett) 35. és 36. rendelete által a Szardínia három repülőterét és az olasz anyaország több nemzeti repülőterét összekötő összesen 16 útvonalra előírt közszolgáltatási kötelezettségeket, amelyeket 2006. március 24-én (35. rendelet), illetve 2006. április 21-én (36. rendelet) tettek közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*, a közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló 2408/92/EGK tanácsi rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontjával összhangban az Olasz Köztársaság továbbra is alkalmazhatja a következő feltételek betartása mellett:

- a) Valamennyi olyan légi fuvarozó számára, amelynek szándékában áll a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése, lehetővé kell tenni, hogy az érintett útvonalon működjön, bármikor is jelentse be a szolgáltatásnyújtás megkezdésére