

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 1ης Αυγούστου 2006

για την έναρξη της έρευνας που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2006) 3516]

(2006/547/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών⁽¹⁾ και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 3 και το άρθρο 12,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I. Τα γεγονότα

(1) Στις 27 Ιανουαρίου και στις 28 Φεβρουαρίου 2006, η Ιταλική Δημοκρατία διαβίβασε στην Επιτροπή τις υπουργικές αποφάσεις αριθ. 35 και 36 του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, της 29ης Δεκεμβρίου 2005 (που δημοσιεύθηκαν στην Επίσημη Εφημερίδα της Ιταλικής Δημοκρατίας στις 11 Ιανουαρίου 2006), με τις οποίες επιβλήθηκαν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ) σε συνολικά 16 γραμμές μεταξύ της Σαρδηνίας και των κύριων αερολιμένων της χώρας, και ζήτησε από την Επιτροπή να δημοσιεύσει ανακοίνωση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.

(2) Στις 24 Μαρτίου 2006, η Επιτροπή δημοσίευσε ανακοίνωση για τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που επιβλήθηκαν

με την υπουργική απόφαση αριθ. 35 («ανακοίνωση της 24ης Μαρτίου 2006») ⁽²⁾ σχετικά με τις εξής έξι γραμμές:

- Alghero–Ρώμη και Ρώμη–Alghero,
- Alghero–Μιλάνο και Μιλάνο–Alghero,
- Cagliari–Ρώμη και Ρώμη–Cagliari,
- Cagliari–Μιλάνο και Μιλάνο–Cagliari,
- Olbia–Ρώμη και Ρώμη–Olbia,
- Olbia–Μιλάνο και Μιλάνο–Olbia,

(3) Στις 21 Απριλίου 2006, η Επιτροπή δημοσίευσε άλλη ανακοίνωση για τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που επιβλήθηκαν με την υπουργική απόφαση αριθ. 36 («ανακοίνωση της 21ης Απριλίου 2006») ⁽³⁾ σχετικά με τις εξής 10 γραμμές:

- Alghero–Μπολόνια και Μπολόνια–Alghero,
- Alghero–Τορίνο και Τορίνο–Alghero,
- Cagliari–Μπολόνια και Μπολόνια–Cagliari,
- Cagliari–Φλωρεντία και Φλωρεντία–Cagliari,
- Cagliari–Τορίνο και Τορίνο–Cagliari,
- Cagliari–Νάπολη και Νάπολη–Cagliari,
- Cagliari–Παλέρμο και Παλέρμο–Cagliari,
- Cagliari–Βερόνα και Βερόνα–Cagliari,
- Olbia–Βερόνα και Βερόνα–Olbia,
- Olbia–Μπολόνια και Μπολόνια–Olbia.

⁽¹⁾ ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 8. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ αριθ. L 284 της 31.10.2003, σ. 1).

⁽²⁾ ΕΕ C 72 της 24.3.2006, σ. 4.

⁽³⁾ ΕΕ C 93 της 21.4.2006, σ. 13.

- (4) Τα κύρια χαρακτηριστικά των ΥΔΥ που δημοσιεύθηκαν στις δύο ανακοινώσεις έχουν ως εξής:
- Καθεμιά από τις 10 γραμμές που δημοσιεύθηκαν στην ανακοίνωση της 21ης Απριλίου 2006 και οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που επιβλήθηκαν στις γραμμές αυτές πρέπει να γίνουν δεκτές ως ανεξάρτητες, αυτούσιες και αναπόσπαστες από τον ενδιαφερόμενο αερομεταφορέα.
 - Το ζεύγος δρομολογίων Alghero–Ρώμη και Alghero–Μιλάνο και το ζεύγος δρομολογίων Olbia–Ρώμη, Olbia–Μιλάνο αποτελούν το καθένα αυτόνομο σύνολο, το οποίο πρέπει να δεχθούν οι ενδιαφερόμενοι αερομεταφορείς ως αυτούσιο και αναπόσπαστο, χωρίς καμιά αποζημίωση οποιασδήποτε μορφής ή προέλευσης. Τα δρομολόγια Cagliari–Ρώμη και Cagliari–Μιλάνο, από την άλλη πλευρά, πρέπει να γίνουν δεκτά ως ανεξάρτητα, αυτούσια και αναπόσπαστα από τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς χωρίς καμιά αποζημίωση οποιασδήποτε μορφής ή προέλευσης.
 - Κάθε μεμονωμένος αερομεταφορέας (ή κύριος αερομεταφορέας), ο οποίος αποδέχεται τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, καταθέτει εγγύηση καλής και συνεχούς εκτέλεσης του δρομολογίου. Η εγγύηση αυτή πρέπει να ανέρχεται τουλάχιστον στο 5 % του εκτιμώμενου συνολικού κύκλου εργασιών, τον οποίο υπολογίζει η ENAC — (Ente Nazionale dell'Aviazione Civile (Εθνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας)), για τα τακτικά δρομολόγια κάθε συγκεκριμένης δέσμης γραμμών. Η εγγύηση κατατίθεται στο όνομα της ENAC, η οποία θα την χρησιμοποιήσει για να εξασφαλίσει τη συνεχή εκτέλεση του δρομολογίου σε περίπτωση αδικαιολόγητης εγκατάλειψης, και συνίσταται από τραπεζική ασφάλεια προς ενεργοποίηση μετά την πρώτη αίτηση (50 %) και από ασφαλιστική εγγύηση (υπόλοιπο 50 %). Για να αποφευχθεί η πλεονασματική χωρητικότητα που θα μπορούσε να προκύψει σε περίπτωση που πολλοί αερομεταφορείς αποδεχθούν μια γραμμή υποκείμενη στις εν λόγω ΥΔΥ, δεδομένων των περιορισμένων υποδομών και συνθηκών στους αντίστοιχους αερολιμένες, η ENAC, κατ'εντολήν της Αυτόνομης Περιφέρειας της Σαρδηνίας, αναλαμβάνει να ελέγχει προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος τα προγράμματα εκμετάλλευσης των αερομεταφορέων που θα δεχθούν να εκτελούν τις εν λόγω γραμμές, έτσι ώστε να εξασφαλισθεί ότι αυτά συμβαδίζουν πλήρως με τις απαιτήσεις μετακίνησης που θέτουν οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας. Η παρέμβαση αυτή πρέπει να διαπνέεται από την αρχή ορθού καταμερισμού των δρομολογίων και των συχνοτήτων τους μεταξύ των σύμφωνων αερομεταφορέων με βάση τον όγκο της κίνησης στα συγκεκριμένα δρομολόγια (ή τα σύνολα δρομολογίων) που σημειώθηκε σε καθένα από αυτά κατά την προηγούμενη διετία.
 - Οι ελάχιστες συχνότητες, τα ωράρια εκτέλεσης των πτήσεων και η προσφερόμενη χωρητικότητα για κάθε γραμμή προδιαγράφονται στο σημείο «2. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ» των ανακοινώσεων της 24ης Μαρτίου 2006 και της 21ης Απριλίου 2006.
 - Η ελάχιστη χωρητικότητα των χρησιμοποιούμενων αεροσκαφών καθορίζεται στο σημείο «3. ΤΥΠΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΣΕ ΚΑΘΕ ΓΡΑΜΜΗ» των ανακοινώσεων της 24ης Μαρτίου 2006 και της 21ης Απριλίου 2006.
 - Η διάρθρωση των ναύλων για όλες τις εν λόγω γραμμές δίδεται στο σημείο «4. ΝΑΥΛΟΙ» των ανακοινώσεων της 24ης Μαρτίου 2006 και της 21ης Απριλίου 2006. Συγκεκριμένα όσον αφορά τους μειωμένους ναύλους, στο σημείο 4.8 αμφοτέρων των ανακοινώσεων διευκρινίζεται ότι οι αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται τις αναφερόμενες γραμμές έχουν νομική υποχρέωση να εφαρμόζουν μειωμένους ναύλους (όπως καθορίζεται στο σημείο «4. ΝΑΥΛΟΙ»), — τουλάχιστον στα άτομα που έχουν γεννηθεί στη Σαρδηνία, ακόμη και αν δεν ζουν στη Σαρδηνία.
 - Σύμφωνα με την υπουργική απόφαση αριθ. 35, η οποία εστάλη στην Επιτροπή στις 29 Δεκεμβρίου 2005, δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Ιταλικής Δημοκρατίας στις 11 Ιανουαρίου 2006 και στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 24 Μαρτίου 2006, η επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας στις συγκεκριμένες γραμμές άρχισε στις 31 Μαρτίου 2006 και λήγει στις 30 Μαρτίου 2009. Ωστόσο, στις 28 Φεβρουαρίου 2006 οι ιταλικές αρχές πληροφόρησαν την Επιτροπή ότι εκδόθηκε στις 23 Φεβρουαρίου 2006 απόφαση που τροποποιεί (Επιστολή της Μόνιμης Αντιπροσωπείας με αριθμό πρωτοκόλλου 2321) τις ημερομηνίες αυτές σε 2 Μαΐου 2006 και 1 Μαΐου 2009. Επρόκειτο για τις ημερομηνίες που δημοσιεύθηκαν στη συνέχεια στην Επίσημη Εφημερίδα.
 - Σύμφωνα με την υπουργική απόφαση αριθ. 36, η οποία εστάλη στην Επιτροπή στις 29 Δεκεμβρίου 2005, δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Ιταλικής Δημοκρατίας στις 11 Ιανουαρίου 2006 και στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 21 Απριλίου 2006, η έναρξη και η λήξη της επιβολής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας στις συγκεκριμένες γραμμές θα καθοριζόταν στο μέλλον. Για το λόγο αυτό, η δημοσίευση στην Επίσημη Εφημερίδα δεν περιείχε τις οριστικές ημερομηνίες έναρξης και λήξης της επιβολής των υποχρεώσεων.

- Οι αερομεταφορείς που προτίθενται να αποδεχθούν τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να υποβάλουν στην αρμόδια ιταλική αρχή επίσημη αποδοχή τους εντός 30 ημερών από τη δημοσίευση της ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
- (5) Σημειώνεται ότι πριν την επιβολή των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που αποτελεί το αντικείμενο της παρούσας απόφασης, η Ιταλική Δημοκρατία είχε επιβάλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας με τις υπουργικές αποφάσεις της 1ης Αυγούστου 2000 και της 21ης Δεκεμβρίου 2000 σε έξι γραμμές μεταξύ των αερολιμένων της Σαρδηνίας και των αερολιμένων της Ρώμης και του Μιλάνου. Οι υποχρεώσεις αυτές είχαν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* της 7ης Οκτωβρίου 2000 ⁽¹⁾ («ανακοίνωση της 7ης Οκτωβρίου 2000»). Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, οι εν λόγω γραμμές αποτέλεσαν αντικείμενο πρόσκλησης υποβολής προσφορών με σκοπό την επιλογή αδειοδοτημένων μεταφορέων για την αποκλειστική εκμετάλλευση των γραμμών έναντι οικονομικής αντιστάθμισης ⁽²⁾.
- (6) Οι αερομεταφορείς που έλαβαν άδεια να εκτελούν τις συγκεκριμένες γραμμές σύμφωνα με τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας ήταν οι εξής:
- Alitalia στη γραμμή: Cagliari–Ρώμη,
- Air One στις γραμμές: Cagliari–Μιλάνο, Alghero–Μιλάνο και Alghero–Ρώμη,
- Meridiana στη γραμμή: Olbia–Ρώμη και Olbia–Μιλάνο.
- (7) Οι ρυθμίσεις αυτές αντικαταστάθηκαν από τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που επέβαλε η ιταλική υπουργική απόφαση της 8ης Νοεμβρίου 2004 και δημοσιεύθηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 10 Δεκεμβρίου 2004 («ανακοίνωση της 10ης Δεκεμβρίου 2004») ⁽³⁾. Μετά την απόφαση που έλαβε το Περιφερειακό Διοικητικό Δικαστήριο του Lazio στις 17 Μαρτίου 2005, η οποία ακύρωνε εν μέρει την υπουργική απόφαση της 8ης Νοεμβρίου 2004, οι ιταλικές αρχές πληροφόρησαν την Επιτροπή ότι «ανέστειλαν» τις συγκεκριμένες υποχρεώσεις. Σχετική ανακοίνωση δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* την 1η Ιουλίου 2005 ⁽⁴⁾. Στις 6 Δεκεμβρίου 2005 οι ιταλικές αρχές πληροφόρησαν την Επιτροπή ότι η υπουργική απόφαση της 8ης Νοεμβρίου 2004 είχε καταργηθεί από τις 15 Νοεμβρίου 2004.
- (8) Στις 28 Φεβρουαρίου 2006 οι ιταλικές αρχές πληροφόρησαν την Επιτροπή ότι στις 23 Φεβρουαρίου 2006 εκδόθηκε απόφαση που τροποποιεί την υπουργική απόφαση αριθ. 35, της 29ης Δεκεμβρίου 2005, με την οποία καταργούνταν οι υπουργικές αποφάσεις της 1ης Αυγούστου 2000 και της 21ης Δεκεμβρίου 2000 από τη 2α Μαΐου 2006.
- (9) Σε κοινοποίησή τους προς την Επιτροπή που φέρει ημερομηνία 22 Μαρτίου 2005, οι ιταλικές αρχές ανέφεραν ότι οι ΥΔΥ που είχαν δημοσιευθεί στην ανακοίνωση της 7ης Οκτωβρίου 2000 εφαρμόζονταν «σε εθελοντική βάση». Αυτή ήταν η πρώτη φορά που οι ιταλικές αρχές πληροφορούσαν την Επιτροπή ότι εξακολουθούσαν να εφαρμόζονται αυτές οι ΥΔΥ.

II. Βασικά στοιχεία των κανόνων περί υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας

- (10) Οι κανόνες περί υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 («ο κανονισμός»), ο οποίος προσδιορίζει τους όρους εφαρμογής της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των αερομεταφορών.
- (11) Οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας ορίζονται ως εξαίρεση της αρχής του κανονισμού ότι «με την επιφύλαξη του παρόντος κανονισμού, το (τα) ενδιαφερόμενο(-α) κράτος(-η) μέλος(-η) επιτρέπει(-ουν) στους κοινοτικούς αερομεταφορείς να ασκούν δικαιώματα μεταφορών σε ενδοκοινοτικά δρομολόγια» ⁽⁵⁾.
- (12) Οι όροι επιβολής τους καθορίζονται στο άρθρο 4. Η ερμηνεία τους είναι αυστηρή και σύμφωνη με τις αρχές της αμεροληψίας και της αναλογικότητας. Πρέπει να είναι δέοντως αιτιολογημένοι βάσει των κριτηρίων που καθορίζονται στο ίδιο άρθρο.
- (13) Πιο συγκεκριμένα, οι κανόνες που διέπουν τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας προβλέπουν ότι οι υποχρεώσεις αυτές είναι δυνατόν να επιβληθούν από κράτος μέλος σε τακτικές αεροπορικές γραμμές σε αερολιμένα που εξυπηρετεί περιφερειακές ή αναπτυσσόμενες περιοχές της επικράτειάς του ή σε διαδρομή με μικρή κίνηση, προς οιοδήποτε περιφερειακό αερολιμένα, με την προϋπόθεση ότι η γραμμή θεωρείται ζωτικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής όπου βρίσκεται ο αερολιμένας και στον απαιτούμενο βαθμό για την εξασφάλιση, στη γραμμή αυτή, κατάλληλων δρομολογίων που ανταποκρίνονται σε σταθερές προδιαγραφές ως προς τη συνέχειά τους, την τακτικότητα, τη χωρητικότητα και τις τιμές, προδιαγραφές τις οποίες οι αερομεταφορείς δεν θα τηρούσαν βασισμένοι αποκλειστικά στο εμπορικό τους συμφέρον.

⁽¹⁾ ΕΕ C 284 της 7.10.2000, σ. 16.

⁽²⁾ ΕΕ C 51 της 16.2.2001, σ. 22.

⁽³⁾ ΕΕ C 306 της 10.12.2004, σ. 6.

⁽⁴⁾ ΕΕ C 161 της 1.7.2005, σ. 10.

⁽⁵⁾ Άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.

- (14) Η καταλληλότητα των τακτικών αεροπορικών γραμμών αξιολογείται από τα κράτη μέλη με βάση το δημόσιο συμφέρον, τη δυνατότητα χρήσης άλλων μεταφορικών μέσων, την ικανότητα των εν λόγω μεταφορικών μέσων να ανταποκριθούν στις συγκεκριμένες ανάγκες και το συνδυασμένο αποτέλεσμα της εκμετάλλευσης της γραμμής από όλους τους αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται ή προτίθενται να εκμεταλλευτούν την εν λόγω γραμμή.
- (15) Στο άρθρο 4 προβλέπεται μηχανισμός δύο φάσεων: σε πρώτη φάση (άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α)), το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος επιβάλλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας σε μια ή περισσότερες γραμμές, οι οποίες παραμένουν ανοικτές σε όλους τους κοινοτικούς αερομεταφορείς, με μόνη προϋπόθεση την τήρηση των εν λόγω υποχρεώσεων από πλευράς τους. Σε περίπτωση που δεν παρουσιασθεί κανένας μεταφορέας για την εκμετάλλευση της γραμμής που υπόκειται στις εν λόγω υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, το κράτος μέλος μπορεί να περάσει στη δεύτερη φάση (άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ)), η οποία συνίσταται στον περιορισμό της πρόσβασης στη γραμμή σε έναν μόνο αερομεταφορέα για μέγιστη χρονική περίοδο τριών ετών, ανανεώσιμη. Ο αερομεταφορέας αυτός επιλέγεται έπειτα από κοινοτικό διαγωνισμό. Ο αερομεταφορέας που θα επιλεγεί μπορεί πλέον να λάβει οικονομική αντιστάθμιση για την εκμετάλλευση της γραμμής σύμφωνα με τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας.
- (16) Δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3, η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει, έπειτα από έρευνα την οποία πραγματοποιεί είτε κατ'αίτησιν κράτους μέλους είτε με δική της πρωτοβουλία, εάν πρέπει να συνεχιστεί να ισχύει η επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που έχει δημοσιευθεί. Η Επιτροπή κοινοποιεί την απόφασή της στο Συμβούλιο και τα κράτη μέλη. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να προσφύγει στο Συμβούλιο, το οποίο, αποφασίζοντας με ειδική πλειοψηφία, μπορεί να λάβει διαφορετική απόφαση.
- III. Στοιχεία που εγείρουν σοβαρές αμφιβολίες όσον αφορά τη συμμόρφωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που έχουν επιβληθεί σε γραμμές μεταξύ των αερολιμένων της Σαρδηνίας και των κύριων ιταλικών αερολιμένων προς το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92**
- (17) Το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού περιέχει ορισμένα σωρευτικά κριτήρια για την επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας:
- Ο τύπος των επιλέξιμων γραμμών: γραμμές προς αερολιμένα που εξυπηρετεί περιφερειακή ή αναπτυσσόμενη περιοχή ευρισκόμενη στο έδαφος του αντίστοιχου κράτους μέλους ή σε διαδρομή με μικρή κίνηση προς περιφερειακό αεροδρόμιο που βρίσκεται στο έδαφος του.
 - Η γραμμή πρέπει να αναγνωρίζεται ως ζωτικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής όπου βρίσκεται ο αερολιμένας εξυπηρέτησης.
 - Πρέπει να τηρείται η αρχή της καταλληλότητας, η οποία αξιολογείται ως προς την ύπαρξη άλλων μέσων μεταφοράς ή εναλλακτικών διαδρομών.
- (18) Επιπλέον, στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να τηρούνται οι βασικές αρχές της αναλογικότητας και της αμεροληψίας (βλ. π.χ. απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 20ής Φεβρουαρίου 2001, στην υπόθεση C-205/99, *Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir)* και λοιποί κατά της *Administración General del Estado*, [2001] Συλλογή, σ. I-01271).
- (19) Στην προκειμένη περίπτωση, οι ανακοινώσεις για την επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που δημοσιεύτηκαν στην Επίσημη Εφημερίδα κατ'αίτησιν της Ιταλικής Δημοκρατίας περιέχουν διάφορες διατάξεις, οι οποίες εγείρουν σοβαρές αμφιβολίες όσον αφορά τη συμμόρφωσή τους προς το άρθρο 4 του κανονισμού. Συγκεκριμένα:
- Δεν εξηγείται επαρκώς η καταλληλότητα και η αναλογικότητα των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας ως προς τον επιδιωκόμενο στόχο.
 - Δεν είναι προφανές ότι οι γραμμές, στις οποίες επιβλήθηκαν οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, είναι ζωτικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη των περιοχών της Σαρδηνίας όπου βρίσκονται οι συγκεκριμένοι αερολιμένες, ιδίως με βάση τα εξής:
 - τη φύση και τον αριθμό των αντίστοιχων γραμμών,
 - την ύπαρξη εναλλακτικών διαδρομών, οι οποίες επιτρέπουν κατάλληλη και συνεχή εξυπηρέτηση προς τους σχετικούς αερολιμένες, μέσω των κύριων ιταλικών αερολιμένων, που προσφέρουν ικανοποιητική σύνδεση με τη Σαρδηνία.
 - τη σχέση μεταξύ των ΥΔΥ και της κίνησης μεταξύ των διαφόρων αερολιμένων που εξυπηρετούνται από τις νέες γραμμές.

- (20) Η απαίτηση να εκμεταλλεύονται οι ενδιαφερόμενοι αερομεταφορείς 6 από τις γραμμές στις οποίες εφαρμόζονται οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας ως σύνολα, ενδέχεται να περιορίσει πολύ την ελευθερία παροχής υπηρεσιών. Όπως φαίνεται, η εν λόγω απαίτηση δεν βασίζεται κατά κανένα τρόπο στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού και ενδέχεται να παραβιάζει τις αρχές της αναλογικότητας και της αμεροληψίας, ιδίως με βάση τα εξής:
- Δεν αποδεικνύεται ότι η ομαδοποίηση αυτών των γραμμών είναι ζωτική για την οικονομική ανάπτυξη των περιοχών της Σαρδηνίας, όπου βρίσκονται οι συγκεκριμένοι αερολιμένες.
 - Δεν φαίνεται να υπάρχει κάποια έκδηλη νομική βάση ή επιχειρησιακή αιτιολόγηση για την εν λόγω ομαδοποίηση των γραμμών (π.χ. από άποψη γεωγραφικής θέσης των αντίστοιχων αερολιμένων), δεδομένου ότι η επιβολή κάνει αναφορά σε ΥΔΥ χωρίς οικονομική αντιστάθμιση.
 - Υπάρχει κίνδυνος αδικαιολόγητης διάκρισης μεταξύ αερομεταφορέων, διότι μόνον οι μεγάλοι αερομεταφορείς έχουν τα μέσα να εκμεταλλεύονται γραμμές υπό αυτές τις συνθήκες.
- (21) Η δυνατότητα που αναφέρεται στο σημείο 1.6 και των δύο ανακοινώσεων ότι, εάν αποδεχθούν πολλοί αερομεταφορείς την εκμετάλλευση γραμμής υποκείμενης σε ΥΔΥ, θα «παρέμβει» η ENAC για να αποφευχθεί η «πλεονασματική χωρητικότητα» με «ανακατανομή των γραμμών και των συχνοτήτων» μεταξύ των ενδιαφερόμενων αερομεταφορέων δεν φαίνεται να έχει καμία βάση στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού και θα μπορούσε να είναι αντίθετη προς το άρθρο 3 παράγραφος 1, εφόσον τα μέτρα αυτά περιορίζουν την ελευθερία κάθε αερομεταφορέα να επιλέξει ποιές γραμμές και συχνότητες επιθυμεί να εξυπηρετεί. Επίσης, η ύπαρξη «πλεονασματικής χωρητικότητας» δείχνει μάλλον ότι δεν χρειάζεται ρυθμιστική παρέμβαση για να ικανοποιηθούν οι αερομεταφορείς τη βασική ζήτηση.
- (22) Η απαίτηση που προβλέπεται στο σημείο 4.8 και των δύο ανακοινώσεων για μειωμένους ναύλους σε επιβάτες μόνον λόγω του τόπου γέννησής τους (εν προκειμένω στη Σαρδηνία), δεν φαίνεται νομικά δικαιολογημένη και μπορεί να αποτελέσει έμμεση διάκριση για λόγους εθνικότητας, η οποία απαγορεύεται (βλ. π.χ. υπόθεση C-338/01, Επιτροπή κατά Ιταλίας, [2003] Συλλογή ΔΕΚ 2003, σ. I-00721).
- (23) Δεν δίδεται κατάλληλη εξήγηση γιατί:
- Η διάρθρωση των ναύλων είναι τόσο διαφορετική από εκείνη που περιλάμβαναν οι ΥΔΥ που είχαν δημοσιευθεί στην ανακοίνωση της 10ης Δεκεμβρίου 2004. Διευκρινίστηκε ότι οι αναφορές στη Ρώμη και το Μιλάνο πρέπει να νοούνται ως αναφορές στα αντίστοιχα συστήματα αερολιμένων τους, το οποίο σημαίνει ότι οι αερομεταφορείς που δεν θα δεχθούν τις ΥΔΥ δεν θα μπορούν να εκτελούν πτήσεις από κανέναν από τους αερολιμένες που εντάσσονται στα συστήματα αυτά.
 - Το 50 % των συνδέσεων μεταξύ των αερολιμένων της Σαρδηνίας και των αερολιμένων της Ρώμης και του Μιλάνου πρέπει να εκτελούνται από και προς το Fiumicino και από και προς το Μιλάνο.

IV. Διαδικασία

- (24) Παρά τις επανειλημμένες εκκλήσεις της Επιτροπής που επιστούσαν την προσοχή των ιταλικών αρχών σε αυτά τα προβληματικά σημεία και όπου διατυπώνονταν αμφιβολίες ως προς τη συμμόρφωση των ανακοινώσεων επιβολής υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας με τον κανονισμό, η Ιταλική Δημοκρατία αποφάσισε να τις δημοσιεύσει.
- (25) Μόλις δημοσιεύθηκαν οι ανακοινώσεις, διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη ήρθαν σε επαφή με την Επιτροπή προκειμένου να της εκφράσουν τις ανησυχίες τους και τις διαμαρτυρίες τους όσον αφορά το δυσανάλογο και τον διακριτικό χαρακτήρα των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
- (26) Με βάση τα ανωτέρω, και δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3 του κανονισμού, η Επιτροπή δύναται να προχωρήσει σε διεξαγωγή έρευνας για να προσδιοριστεί εάν περιορίζεται αδικαιολόγητα η εκτέλεση μιας ή περισσότερων γραμμών από την επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, έτσι ώστε να είναι σε θέση να αποφασίσει εάν η επιβολή των εν λόγω υποχρεώσεων μπορεί να συνεχίσει να εφαρμόζεται στις συγκεκριμένες γραμμές.
- (27) Στις 9 Μαρτίου 2006 η Επιτροπή ζήτησε από τις ιταλικές αρχές, σύμφωνα με όσα προβλέπει το άρθρο 12 του κανονισμού, ορισμένες πληροφορίες σχετικά με τις συγκεκριμένες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η απάντηση των ιταλικών αρχών της 22ας Μαρτίου 2006 ήταν ελλιπής.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η Επιτροπή αποφάσισε να προβεί σε έρευνα, όπως προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, έτσι ώστε να διαπιστωθεί εάν η επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ των αερολιμένων της Σαρδηνίας και των κυρίων αερολιμένων της χώρας, η οποία δημοσιεύθηκε κατ'αίτηση της Ιταλικής Δημοκρατίας στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* C 72 της 24ης Μαρτίου 2006, μπορεί να συνεχίσει να ισχύει για τις εν λόγω γραμμές.

Άρθρο 2

1. Η Ιταλική Δημοκρατία θα διαβιβάσει στην Επιτροπή, εντός ενός μηνός από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης, όλες τις απαραίτητες πληροφορίες για την εξέταση της συμμόρφωσης των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που αναφέρονται στο άρθρο 1 με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.

2. Ιδιαίτερος, πρέπει να διαβιβασθούν:

- Λεπτομερής εξήγηση των κοινωνικοοικονομικών στόχων που επιδιώκονται με την επιβολή των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που αναφέρεται στο άρθρο 1 και αιτιολόγηση της καταλληλότητας και της αναλογικότητας των υποχρεώσεων αυτών για την επίτευξη των συγκεκριμένων στόχων — ιδίως στις δέκα νέες γραμμές που δεν καλύπτονται από την ανακοίνωση της 7ης Οκτωβρίου 2000.
- Λεπτομερής εξήγηση πώς θα λειτουργήσουν στην πράξη τα μέτρα που προτείνονται στο σημείο 1.6 των δύο ανακοινώσεων για να αποφευχθεί η «πλεονασματική χωρητικότητα», εάν πολλοί αερομεταφορείς αποδεχθούν γραμμή υποκείμενη στις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, και πώς δικαιολογούνται με βάση το άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.
- Νομική ανάλυση, με βάση την κοινοτική νομοθεσία, η οποία να αιτιολογεί τους διαφορετικούς όρους που περιλαμβάνονται στην επιβολή των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που αναφέρονται στο άρθρο 1, και ιδίως:
 - Αιτιολόγηση της εφαρμογής μειωμένων ναύλων στους γεννηθέντες στη Σαρδηνία, ακόμη και εάν δεν ζουν εκεί, ειδικότερα με βάση τις ήδη υπάρχουσες εκπτώσεις για τους σπουδαστές που υπάγονται σε αυτήν την κατηγορία επιβατών.
- Εξήγηση του τρόπου με τον οποίο θα εφαρμοσθεί στην πράξη η απαίτηση του τόπου γέννησης στη Σαρδηνία για να δικαιολογείται ο μειωμένος ναύλος.
- Δικαιολόγηση της απαίτησης για κατάθεση εγγύησης και της μεθόδου καθορισμού του ύψους της.
- Αιτιολόγηση των διαφορών μεταξύ της νέας διάρθρωσης των ναύλων και εκείνης που επιβαλλόταν από τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που είχαν δημοσιευθεί στις 10 Δεκεμβρίου 2004.
- Εξήγηση των λόγων για τους οποίους οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας ισχύουν για τα συστήματα αερολιμένων της Ρώμης και του Μιλάνου, και όχι για τους μεμονωμένους αερολιμένες των συστημάτων αυτών, και των λόγων για τους οποίους το 50 % των συνδέσεων μεταξύ των αερολιμένων της Σαρδηνίας και της Ρώμης και του Μιλάνου πρέπει να εκτελείται από και προς το Fiumicino και από και προς το Μιλάνο-Linate.
- Νομική βάση και αιτιολόγηση της ομαδοποίησης των εξής δύο συνόλων γραμμών:
 - Alghero–Ρώμη, Ρώμη–Alghero, Alghero–Μιλάνο και Μιλάνο–Alghero, και
 - Olbia–Ρώμη, Ρώμη–Olbia, Olbia–Μιλάνο και Μιλάνο–Olbia.
- Λεπτομερής ανάλυση των οικονομικών σχέσεων μεταξύ των περιοχών της Σαρδηνίας και άλλων περιοχών της Ιταλίας όπου βρίσκονται οι αερολιμένες, τους οποίους αφορούν οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που αναφέρονται στο άρθρο 1.
- Λεπτομερής ανάλυση της τρέχουσας προσφοράς αερομεταφορών μεταξύ των αερολιμένων της Σαρδηνίας και των αερολιμένων της υπόλοιπης Ιταλίας, τους οποίους αφορούν οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που αναφέρονται στο άρθρο 1, καθώς και της προσφοράς πτήσεων με ανταπόκριση, όπως και την ημερομηνία από την οποία τέθηκε σε ισχύ η υπουργική απόφαση αριθ. 36.
- Λεπτομερή ανάλυση της διάθεσης άλλων τρόπων μεταφοράς και της χωρητικότητάς τους για την ικανοποίηση των υπό εξέταση αναγκών.

- Ανάλυση της υπάρχουσας ζήτησης αερομεταφορών σε κάθε γραμμή υποκείμενη στις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και των προβλέψεων εκμετάλλευσης (επιβατική κίνηση, κίνηση φορτίων, οικονομικές προβλέψεις κ.λπ.) που έχουν κοινοποιηθεί από τον ή τους αερομεταφορείς.
- Ακριβής περιγραφή του χρόνου διαδρομής και της συχνότητας που απαιτούνται για την οδική σύνδεση των διαφόρων αερολιμένων της Σαρδηνίας, τους οποίους αφορούν οι συγκεκριμένες υποχρεώσεις.
- Περιγραφή της κατάστασης που ίσχυε την ημέρα κοινοποίησης της παρούσας απόφασης για την εκμετάλλευση των γραμμών και στοιχεία του ή των αερομεταφορέων που εκμεταλλεύονται τις γραμμές υπό καθεστώς ΥΔΥ.
- Ύπαρξη πιθανών προσφυγών ενώπιον των εθνικών δικαστικών αρχών την ημέρα κοινοποίησης της παρούσας απόφασης και νομικό καθεστώς της επιβολής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.

- Εξήγηση κατά πόσον οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που δημοσιεύθηκαν στην ανακοίνωση της 7ης Οκτωβρίου 2000 εξακολουθούν να εφαρμόζονται μετά την αναστολή και την κατάργηση των υποχρεώσεων που δημοσιεύθηκαν στην ανακοίνωση της 10ης Δεκεμβρίου 2004 και, εάν ναι, με ποια νομική βάση, καθώς και εξήγηση των λόγων για τους οποίους οι ιταλικές αρχές παρέλειψαν να ενημερώσουν εγκαίρως την Επιτροπή επί αυτού.

Άρθρο 3

1. Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.
2. Η παρούσα απόφαση δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Βρυξέλλες, 1 Αυγούστου 2006.

Για την Επιτροπή
Jacques BARROT
Αντιπρόεδρος