

II

(Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση δεν είναι υποχρεωτική)

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 23ης Απριλίου 2007

σχετικά με την επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας σε ορισμένες γραμμές από και προς τη Σαρδηνία βάσει του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2007) 1712]

(Το κείμενο στην ιταλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(2007/332/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,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I. ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

(1) Στις 27 Ιανουαρίου και στις 28 Φεβρουαρίου 2006, η Ιταλική Δημοκρατία διαβίβασε στην Επιτροπή τα διατάγματα 35 και 36 του υπουργείου Υποδομών και Αερομεταφορών της 29ης Δεκεμβρίου 2005 (δημοσιεύτηκαν στην Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana στις 11 Ιανουαρίου 2006) (στο εξής «τα διατάγματα 35 και 36»), με τα οποία προβλέπονται υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας (στο εξής «ΥΔΥ») επί συνόλου 16 γραμμών που συνδέουν τους τρεις αερολιμένες της Σαρδηνίας και σειρά εθνικών αερολιμένων της ηπειρωτικής Ιταλίας, ζητώντας από την Επιτροπή να δημοσιεύσει γνώμη στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών (στο εξής «ο κανονισμός»).

(2) Στην επιστολή της με ημερομηνία 28 Φεβρουαρίου 2006 η Ιταλική Δημοκρατία ανέφερε τα ακόλουθα:

- ότι το διάταγμα 36 είχε τροποποιηθεί με διάταγμα της 8ης Φεβρουαρίου 2006, σχετικά με τη συχνότητα, τα ωράρια και τη χωρητικότητα της γραμμής Κάλιαρι/Τορίνο,
- ότι ζητούσε επίσης τη δημοσίευση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, σειρά C, γνώμης στην οποία θα αναφερόταν ότι, σύμφωνα με τις επιβληθείσες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας και άνευ αιτήματος για χρηματική αποζημίωση, προβλεπόταν ότι αν εντός 30 ημερών από τη δημοσίευση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, κανένας αερομεταφορέας δεν αποδεχόταν να αρχίσει την εκτέλεση τακτικών δρομολογίων σε κάθε γραμμή που προβλέπονταν στο διάταγμα 36, η Ιταλία, βάσει της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, μπορούσε να περιορίσει την πρόσβαση σε κάθε μια από τις υπόψη γραμμές σε ένα μόνον αερομεταφορέα και να εκχωρήσει, με διαδικασία δημόσιου διαγωνισμού, το δικαίωμα εκμετάλλευσης των δρομολογίων αυτών κατ' εφαρμογή των διατάξεων του εν λόγω κανονισμού.

(3) Στις 24 Μαρτίου 2006 η Επιτροπή δημοσίευσε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ανακοίνωση σχετικά με την επιβολή των ΥΔΥ που προέβλεπε το διάταγμα 35 (στο εξής «ανακοίνωση της 24ης Μαρτίου 2006») ⁽²⁾ στις ακόλουθες έξι γραμμές:

- Alghero/Ρώμη και Ρώμη/Alghero
- Alghero/Μιλάνο και Μιλάνο/Alghero
- Κάλιαρι/Ρώμη και Ρώμη/Κάλιαρι

⁽¹⁾ ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 8. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1791/2006 (ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 1).

⁽²⁾ ΕΕ C 72 της 24.3.2006, σ. 4.

- Κάλιαρι/Μιλάνο και Μιλάνο/Κάλιαρι
 - Olbia/Ρώμη και Ρώμη/Olbia
 - Olbia/Μιλάνο και Μιλάνο/Olbia
- (4) Στις 21 Απριλίου 2006 η Επιτροπή δημοσίευσε στην ΕΕΕΕ ανακοίνωση σχετικά με την επιβολή των ΥΔΥ που προέβλεπε το διάταγμα 36 (στο εξής «ανακοίνωση της 21ης Απριλίου 2006») ⁽¹⁾ στις ακόλουθες δέκα γραμμές:
- Alghero/Μπολόνια και Μπολόνια/Alghero
 - Alghero/Τορίνο και Τορίνο/Alghero
 - Κάλιαρι/Μπολόνια και Μπολόνια/Κάλιαρι
 - Κάλιαρι/Φλωρεντία και Φλωρεντία/Κάλιαρι
 - Κάλιαρι/Τορίνο και Τορίνο/Κάλιαρι
 - Κάλιαρι/Βερόνα και Βερόνα/Κάλιαρι
 - Κάλιαρι/Νάπολη και Νάπολη/Κάλιαρι
 - Κάλιαρι/Παλέρμο και Παλέρμο/Κάλιαρι
 - Olbia/Μπολόνια και Μπολόνια/Olbia
 - Olbia/Βερόνα και Βερόνα/Olbia
- (5) Στις 22 Απριλίου 2006 η Επιτροπή δημοσίευσε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* πληροφοριακή ανακοίνωση σχετικά με την προκήρυξη διαγωνισμών από την Ιταλία για τις ΥΔΥ που προέβλεπε το διάταγμα 36 ⁽²⁾. Με την εν λόγω πληροφοριακή ανακοίνωση η Ιταλική Δημοκρατία γνωστοποιεί, για καθεμιά από τις 10 γραμμές που καλύπτει το διάταγμα, την προσφυγή στη διαδικασία του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 στην περίπτωση που κανένας αερομεταφορέας δεν καλύψει τις ΥΔΥ στις εν λόγω γραμμές.
- (6) Τα κύρια χαρακτηριστικά των ΥΔΥ που δημοσιεύθηκαν στις 24 Μαρτίου και στις 21 Απριλίου 2006 έχουν ως εξής:
- το ζεύγος των γραμμών Alghero/Ρώμη και Alghero/Μιλάνο και το ζεύγος Olbia/Ρώμη και 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. Αντίθετα, οι γραμμές Κάλιαρι/Ρώμη και Κάλιαρι/Μιλάνο πρέπει να γίνουν δεκτές ως ανεξάρτητες, αυτούσιες και αναπόσπαστες από τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς χωρίς καμιά αποζημίωση οποιασδήποτε μορφής ή προέλευσης,
 - καθεμιά από τις δέκα γραμμές που δημοσιεύθηκαν στην ανακοίνωση της 21ης Απριλίου 2006 και οι ΥΔΥ που επιβλήθηκαν στις γραμμές αυτές πρέπει να γίνουν δεκτές ως ανεξάρτητες, αυτούσιες και αναπόσπαστες από τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς,
 - ο μεταφορέας που αποδέχεται τις εν λόγω υποχρεώσεις οφείλει να εξασφαλίσει την εκτέλεση των δρομολογίων για μια περίοδο τουλάχιστον 36 διαδοχικών μηνών και

δεν μπορεί να τα αναστείλει χωρίς να προειδοποιήσει την Ιταλική Εθνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Ente Nazionale dell'Aviazione Civile — ENAC) και την Αυτόνομη Περιφέρεια της Σαρδηνίας τουλάχιστον έξι μήνες πριν,

- ο αερομεταφορέας (ή ο κύριος αερομεταφορέας) που αποδέχεται τις εν λόγω υποχρεώσεις οφείλει να συστήσει εγγύηση εκμετάλλευσης με σκοπό να εγγυηθεί την ομαλή εκτέλεση και τη συνέχιση των δρομολογίων, ύψους τουλάχιστον 5 % του εκτιμώμενου συνολικού κύκλου εργασιών, τον οποίο υπολογίζει η ENAC, για τα τακτικά δρομολόγια στο σύνολο των εν λόγω γραμμών. Η εγγύηση κατατίθεται στην ENAC, η οποία θα τη χρησιμοποιήσει για να εξασφαλίσει τη συνεχή εκτέλεση των δρομολογίων σε περίπτωση αδικαιολόγητης εγκατάλειψης, και συνίσταται από τραπεζική εγγύηση 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, λόγω των περιορισμένων υποδομών και συνθηκών στους αντίστοιχους αερολιμένες, έχει ανατεθεί στην ENAC, κατόπιν συνεννόησης με την Αυτόνομη Περιφέρεια της Σαρδηνίας, η προσαρμογή, προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος, των προγραμμάτων εκμετάλλευσης των αερομεταφορέων που αποδέχονται τις ΥΔΥ, έτσι ώστε να εξασφαλισθεί ότι αυτά συμβαδίζουν πλήρως με τις απαιτήσεις μετακίνησης που θέτουν οι εν λόγω υποχρεώσεις. Η παρέμβαση αυτή πρέπει να έχει ως στόχο τον ορθό καταμερισμό των δρομολογίων και των συχνοτήτων μεταξύ των αερομεταφορέων που αποδέχονται τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, ανάλογα με τον όγκο της κίνησης για κάθε αερομεταφορέα στα συγκεκριμένα δρομολόγια (ή τα σύνολα δρομολογίων) που σημειώθηκε σε καθένα από αυτά κατά την προηγούμενη διετία,
- οι ελάχιστες συχνότητες, τα ωράρια 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 εν λόγω ανακοινώσεων. Συγκεκριμένα όσον αφορά τους μειωμένους ναύλους, στο σημείο 4.8 αμφοτέρων των ανακοινώσεων διευκρινίζεται ότι οι αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται τις υπόψη 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 εκεί,

⁽¹⁾ ΕΕ C 93 της 21.4.2006, σ. 13.

⁽²⁾ ΕΕ C 95 της 22.4.2006, σ. 9 έως 27 και σ. 30.

— σύμφωνα με το διάταγμα 35, που διαβιβάστηκε στην Επιτροπή στις 29 Δεκεμβρίου 2005 και δημοσιεύτηκε στην *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* στις 11 Ιανουαρίου 2006, οι ΥΔΥ πρέπει να εφαρμόζονται στα σχετικά δρομολόγια από τις 31 Μαρτίου 2006 έως τις 30 Μαρτίου 2009. Ωστόσο, στις 28 Φεβρουαρίου 2006 οι ιταλικές αρχές πληροφόρησαν την Επιτροπή ότι στις 23 Φεβρουαρίου 2006 εκδόθηκε διάταγμα που μεταθέτει τις ημερομηνίες αυτές στις 2 Μαΐου 2006 και 1 Μαΐου 2009 (Επιστολή της Μόνιμης Αντιπροσωπείας της Ιταλίας με αριθμό πρωτοκόλλου 2321). Οι εν λόγω ημερομηνίες είναι αυτές που δημοσιεύτηκαν στις 24 Μαρτίου 2006 στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*,

— σύμφωνα με το διάταγμα 36, το οποίο διαβιβάστηκε στην Επιτροπή στις 29 Δεκεμβρίου 2005 και το οποίο δημοσιεύθηκε στην *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* στις 11 Ιανουαρίου 2006 και στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 21 Απριλίου 2006, η Ιταλική Δημοκρατία ανακοίνωσε ότι η έναρξη και η λήξη επιβολής των ΥΔΥ στις συγκεκριμένες γραμμές θα καθοριζόταν στο μέλλον. Για το λόγο αυτό, η δημοσίευση στην ΕΕΕΕ δεν περιείχε καμία οριστική ημερομηνία,

— οι αερομεταφορείς που προτίθενται να αποδεχθούν τις ΥΔΥ πρέπει να υποβάλουν στην αρμόδια ιταλική αρχή την επίσημη αποδοχή τους εντός προθεσμίας 30 ημερών από τη δημοσίευση της ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

(7) Πριν από την επιβολή των ΥΔΥ που καλύπτονται από την παρούσα απόφαση, η Ιταλική Δημοκρατία είχε επιβάλει ΥΔΥ με διατάγματα 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 εν λόγω υποχρεώσεις δημοσιεύτηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 7 Οκτωβρίου 2000 ⁽¹⁾. Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού, οι εν λόγω γραμμές αποτέλεσαν αντικείμενο δημόσιου διαγωνισμού με σκοπό την επιλογή αδειοδοτημένων αερομεταφορέων για την αποκλειστική εκμετάλλευση των γραμμών έναντι χρηματικής αποζημίωσης ⁽²⁾.

(8) Οι αερομεταφορείς που έλαβαν άδεια εκμετάλλευσης των γραμμών που υπόκεινται σε ΥΔΥ ήταν οι ακόλουθοι:

— Alitalia στη γραμμή: Κάλιαρι/Ρώμη,

— Air One στις γραμμές: Κάλιαρι/Μιλάνο, Alghero/Μιλάνο και Alghero/Ρώμη,

— Meridiana στη γραμμή: Olbia/Ρώμη και Olbia/Μιλάνο.

(9) Το εν λόγω καθεστώς εκμετάλλευσης αντικαταστάθηκε από τις ΥΔΥ που επέβαλε το ιταλικό διάταγμα της 8ης Νοεμ-

βρίου 2004 και δημοσιεύθηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 10 Δεκεμβρίου 2004 ⁽³⁾. Μετά την απόφαση που έλαβε το Περιφερειακό Διοικητικό Δικαστήριο του Lazio στις 17 Μαρτίου 2005, η οποία ακύρωνε εν μέρει το διάταγμα της 8ης Νοεμβρίου 2004, οι ιταλικές αρχές πληροφόρησαν την Επιτροπή ότι «ανέστειλαν» τις συγκεκριμένες υποχρεώσεις. Επί του θέματος δημοσιεύτηκε γνωμοδότηση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 1 Ιουλίου 2005 ⁽⁴⁾. Στις 6 Δεκεμβρίου 2005 οι ιταλικές αρχές πληροφόρησαν την Επιτροπή ότι το διάταγμα της 8ης Νοεμβρίου 2004 είχε καταργηθεί από τις 15 Νοεμβρίου 2004.

II. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(10) Η Επιτροπή, με επιστολή που έστειλε στην Ιταλική Δημοκρατία στις 9 Μαρτίου 2006 (με αριθ. πρωτοκόλλου 204756) γνωστοποίησε τις επιφυλάξεις της σχετικά με τις ΥΔΥ που επεβλήθησαν με τα διατάγματα 35 και 36. Ζήτησε επίσης ακριβέστερες πληροφορίες σχετικά με τους λόγους που τις επέβαλαν και τις λεπτομέρειες υλοποίησής τους. Η Ιταλική Δημοκρατία απάντησε στις 22 Μαρτίου 2006 με μια πρώτη επιστολή που συνοδεύονταν με σχέδιο απάντησης και στη συνέχεια με επιστολή με ημερομηνία 4 Απριλίου 2006.

(11) Η Επιτροπή απευθύνθηκε στην ENAC στις 27 Απριλίου 2006 ζητώντας διευκρινίσεις και λεπτομέρειες σχετικά με την παρούσα λειτουργία των ΥΔΥ, πριν από την έναρξη ισχύος των νέων ΥΔΥ.

(12) Η ENAC απάντησε με επιστολή της 9ης Μαΐου 2006 και επιβεβαίωσε ότι το καθεστώς που ίσχυε μέχρι τις 2 Μαΐου 2006 όσον αφορά τις ΥΔΥ για τις γραμμές μεταξύ Σαρδηνίας και των πόλεων Ρώμης και Μιλάνου ήταν εκείνο του έτους 2000, το οποίο ισχύει πάντοτε, δεδομένου ότι το διάταγμα του 2004 που αποσκοπούσε στην τροποποίησή τους είχε καταργηθεί. Από τις 2 Μαΐου 2006, ισχύει το νέο καθεστώς που προβλέπεται στο διάταγμα 35. Η απάντηση εξηγούσε επίσης ότι οι ΥΔΥ κάλυπταν πλήρως το σύνολο του συστήματος των αερολιμένων του Μιλάνου όπως προβλεπόταν στο διάταγμα του 2000.

(13) Με ημερομηνία 4 Αυγούστου 2006, η Ιταλική Δημοκρατία έστειλε νέα απάντηση στην επιστολή της Επιτροπής της 9ης Μαρτίου, με ορισμένα συμπληρωματικά στοιχεία που ωστόσο δεν περιείχαν σημαντικές νέες πληροφορίες.

(14) Με ημερομηνία 1η Αυγούστου 2006 η Επιτροπή έλαβε απόφαση με δική της πρωτοβουλία να αρχίσει έρευνα, βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 3 του κανονισμού ⁽⁵⁾. Η εν λόγω απόφαση κοινοποιήθηκε στην Ιταλική Δημοκρατία την 1η Αυγούστου 2006 [αριθμός πρωτοκόλλου C(2006) 3516]. Με την ίδια απόφαση η Επιτροπή ζητούσε από τις ιταλικές αρχές να απαντήσουν σε σειρά ερωτημάτων εντός προθεσμίας ενός μηνός.

(15) Οι ιταλικές αρχές απάντησαν με επιστολή της 31 Αυγούστου 2006. Η απάντηση κάλυπτε σημαντικό μέρος των τεθέντων ερωτημάτων.

⁽¹⁾ ΕΕ C 284 της 7.10.2000, σ. 16.

⁽²⁾ ΕΕ C 51 της 16.2.2001, σ. 12-22.

⁽³⁾ ΕΕ C 306 της 10.12.2004, σ. 6.

⁽⁴⁾ ΕΕ C 161 της 1.7.2005, σ. 10.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 215 της 5.8.2006, σ. 31.

(16) Παρ' όλα αυτά η Επιτροπή ζήτησε στις 2 Οκτωβρίου 2006 από τη Μόνιμη Αντιπροσωπεία της Ιταλίας να δοθούν συμπληρωματικές πληροφορίες.

(17) Στις 6 Οκτωβρίου 2006 η Ιταλική Δημοκρατία έστειλε μακροσκελή απάντηση με πολυάριθμα στοιχεία απαντώντας στα συμπληρωματικά ερωτήματα της Επιτροπής.

(18) Στις 17 Οκτωβρίου 2006 πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες συνάντηση της Επιτροπής (μονάδα TREN.F.1) με τις ιταλικές αρχές (Υπουργείο Αερομεταφορών, Μόνιμη Αντιπροσωπεία, κυβέρνηση της Σαρδηνίας και ENAC).

(19) Με την ανωτέρω απάντηση επιβεβαιώθηκε ότι οι ακόλουθες γραμμές αποτελούν στο ακόλουθο αντικείμενο εκμετάλλευσης σύμφωνα με τις ΥΔΥ που επεβλήθησαν βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού:

- Olbia/Ρώμη: Meridiana
- Olbia/Μιλάνο: Meridiana
- Alghero/Ρώμη: Air One
- Alghero/Μιλάνο: Air One
- Κάλιαρι/Ρώμη: Air One και Meridiana
- Κάλιαρι/Μιλάνο: Air One και Meridiana
- Κάλιαρι/Μπολόνια: Meridiana
- Κάλιαρι/Τορίνο: Meridiana
- Κάλιαρι/Βερόνα: Meridiana
- Olbia/Μπολόνια: Meridiana.

Αντιθέτως, για τις έξι εναπομένουσες γραμμές, καμία εταιρεία δεν αποδέχτηκε να πραγματοποιήσει δρομολόγια βάσει του καθεστώτος που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού. Συνεπώς η Ιταλική Δημοκρατία προτίθεται να διοργανώσει δημόσιο διαγωνισμό βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ). Οι εταιρείες που επελέγησαν προς το παρόν για την υποβολή προσφορών είναι οι ακόλουθες:

- Olbia/Βερόνα: Meridiana
- Alghero/Μπολόνια: Air One
- Alghero/Τορίνο: Air One
- Κάλιαρι/Φλωρεντία: Air One και Meridiana
- Κάλιαρι/Νάπολη: Air One και Meridiana
- Κάλιαρι/Παλέρμο: Air One και Meridiana ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Βλέπε απαντήσεις της Ιταλικής Δημοκρατίας με ημερομηνία 6 Οκτωβρίου και 15 Νοεμβρίου 2006 καθώς και το δελτίο τύπου της ENAC της 23ης Μαΐου 2006.

Εντούτοις, η Ιταλική Δημοκρατία εξήγησε ότι δεν είχε ακόμη κατακυρώσει τις εν λόγω γραμμές λόγω της έρευνας της Επιτροπής που βρισκόταν σε εξέλιξη.

III. ΑΝΑΛΥΣΗ

1. Νομικό πλαίσιο

(20) Οι κανόνες περί υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ) καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, ο οποίος προσδιορίζει τους όρους εφαρμογής της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των αερομεταφορών.

(21) Οι ΥΔΥ ορίζονται ως εξαίρεση της αρχής του κανονισμού σύμφωνα με την οποία «με την επιφύλαξη του παρόντος κανονισμού, το (τα) ενδιαφερόμενο(-α) κράτος(-η) μέλος(-η) επιτρέπει(-ουν) στους κοινοτικούς αερομεταφορείς να ασκούν δικαιώματα αερομεταφορών σε ενδοκοινοτικά δρομολόγια» ⁽²⁾.

(22) 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.

(23) Πιο συγκεκριμένα, οι κανόνες που διέπουν τις ΥΔΥ προβλέπουν ότι οι υποχρεώσεις αυτές είναι δυνατόν να επιβληθούν από κράτος μέλος «σε τακτικές αεροπορικές γραμμές προς αερολιμένα που εξυπηρετεί περιφερειακή περιοχή ή περιοχή ανάπτυξης που βρίσκεται στο έδαφός του ή σε γραμμή μικρής συχνότητας, προς οποιοδήποτε περιφερειακό αερολιμένα στο έδαφός του, εφόσον οι γραμμές αυτές θεωρούνται δρομολόγια ζωτικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας όπου βρίσκεται ο αερολιμένας και στο μέτρο που απαιτείται προκειμένου να εξασφαλίζεται, στο συγκεκριμένο δρομολόγιο, επαρκής εξυπηρέτηση τακτικών αεροπορικών γραμμών που πληρούν καθορισμένα κριτήρια συνέχειας, τακτικότητας, μεταφορικής ικανότητας και τιμών, τα οποία ο αερομεταφορέας δεν επρόκειτο άλλως να πληροί εάν ελάμβανε αποκλειστικά υπόψη το εμπορικό συμφέρον του» ⁽³⁾.

(24) Η επάρκεια των τακτικών αεροπορικών δρομολογίων εκτιμάται από τα κράτη μέλη «με βάση το δημόσιο συμφέρον, τη δυνατότητα προσφυγής σε άλλα μεταφορικά μέσα, και τη δυνατότητα των εν λόγω μέσων να ικανοποιούν τις προκειμένες μεταφορικές ανάγκες, τις συνδυασμένες προσπάθειες όλων των αερομεταφορέων που εκμεταλλεύονται ή σκοπεύουν να εκμεταλλευθούν ένα δρομολόγιο» ⁽⁴⁾.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 της 23ης Ιουλίου 1992, άρθρο 3 παράγραφος 1.

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 της 23ης Ιουλίου 1992, άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α).

⁽⁴⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 της 23ης Ιουλίου 1992, άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β).

- (25) Στο άρθρο 4 προβλέπεται μηχανισμός δύο φάσεων: σε πρώτη φάση [άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α)], το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος επιβάλλει ΥΔΥ 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 αερομεταφορέας για την εκμετάλλευση της γραμμής που υπόκειται στις εν λόγω ΥΔΥ, 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 χρηματική αποζημίωση για την εκμετάλλευση της γραμμής σύμφωνα με τις ΥΔΥ.
- (26) Δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3, η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει, έπειτα από έρευνα την οποία πραγματοποιεί είτε κατ' αίτηση κρατών μελών είτε με δική της πρωτοβουλία, εάν πρέπει να συνεχιστεί η ισχύς των δημοσιευθέντων ΥΔΥ. Η Επιτροπή υποχρεούται να κοινοποιήσει την απόφασή της στο Συμβούλιο και στα κράτη μέλη.

2. Επιλεξιμότητα των γραμμών

- (27) Η Ιταλική Δημοκρατία δικαιολόγησε την επιβολή ΥΔΥ με βάση τις αναπτυξιακές ανάγκες της Σαρδηνίας, τα μειονεκτήματα της οποίας λόγω του νησιωτικού της χαρακτήρα πρέπει να αντισταθμιστούν.
- (28) Εξάλλου η αυτόνομη κυβέρνηση της Σαρδηνίας ανέλαβε την υποχρέωση να υποστηρίξει τη δυνατότητα μετακίνησης των κατοίκων. Στην πραγματικότητα οι γραμμές που συνδέουν την Σαρδηνία με την ηπειρωτική Ιταλία χαρακτηρίζονται από ανομοιογένεια ανάλογα με τις εποχές, τη στιγμή που η αρχή της δυνατότητας μετακίνησης οφείλει να εξασφαλίζει στους κατοίκους της Σαρδηνίας επαρκείς δυνατότητες καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Επιπλέον η Ιταλική Δημοκρατία τονίζει τις μεγάλες χιλιομετρικές αποστάσεις και το χρόνο διαδρομής μεταξύ των διάφορων αερολιμένων της Σαρδηνίας, περιοχής που χαρακτηρίζεται από ελλείψεις όσον αφορά την υποδομή. Βάσει των ανωτέρω δικαιολογεί την ανάγκη οι ΥΔΥ να καλύπτουν και τους τρεις αερολιμένες της Σαρδηνίας.
- (29) Η Επιτροπή εκτιμά ότι η Σαρδηνία μπορεί να θεωρηθεί ως περιφερειακή ζώνη λόγω του νησιωτικού της χαρακτήρα και της έλλειψης πραγματικών εναλλακτικών μέσων μεταφοράς.
- (30) Εξ άλλου η αναπτυξιακή υστέρηση της Σαρδηνίας σε σύγκριση με άλλες ιταλικές περιφέρειες στοιχειοθετείται εκτεταμένα: η απομόνωση της Σαρδηνίας καθώς και ο μικρός της πληθυσμός, ο οποίος φθίνει ακόμη περισσότερο με τη μεγάλη μετανάστευση, εξηγεί την οικονομική υστέρηση της νήσου, η οποία είναι παρεμφερής με τις περιοχές του Mezzogiorno.
- (31) Βάσει των στοιχείων που διαθέτει, η ανάλυση της Επιτροπής δεν επιτρέπει να αμφισβητηθεί ο ζωτικός χαρακτήρας των σχετικών γραμμών όπως τον θέτουν οι ιταλικές αρχές.

3. Επάρκεια των ΥΔΥ

3.1. Γενικές παρατηρήσεις

- (32) Βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να επιβάλλουν ΥΔΥ παρά μόνον «στο μέτρο που απαιτείται προκειμένου να εξασφαλιστεί, στο συγκεκριμένο δρομολόγιο, επαρκής εξυπηρέτηση τακτικών αεροπορικών γραμμών που πληρούν καθορισμένα κριτήρια συνέχειας, τακτικότητας, μεταφορικής ικανότητας και τιμών, τα οποία ο αερομεταφορέας δεν επρόκειτο άλλως να πληροί εάν ελάμβανε αποκλειστικά υπόψη το εμπορικό συμφέρον του».
- (33) Η επάρκεια των δρομολογίων αξιολογείται λαμβανομένων υπόψη των κριτηρίων που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού:
- το δημόσιο συμφέρον,
 - τη δυνατότητα προσφυγής, ιδίως για τις νησιωτικές περιοχές, σε άλλα μεταφορικά μέσα, και τη δυνατότητα των εν λόγω μέσων να ικανοποιούν τις προκειμένες μεταφορικές ανάγκες,
 - τους αεροπορικούς ναύλους και όρους που μπορούν να προσφερθούν στους χρήστες,
 - τις συνδυασμένες προσπάθειες όλων των αερομεταφορέων που εκμεταλλεύονται ή σκοπεύουν να εκμεταλλεύθουν ένα δρομολόγιο.
- (34) Επιπλέον, στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να τηρούνται οι βασικές αρχές της αναλογικότητας και της αμεροληψίας [βλέπε 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].
- (35) Στην προκειμένη περίπτωση η Επιτροπή είναι της γνώμης, βάσει των στοιχείων που υπέβαλαν οι ιταλικές αρχές, ότι η επιβολή των ΥΔΥ όσον αφορά τη συχνότητα και τη χωρητικότητα, καθώς και τους ναύλους, μπορεί να αποδειχτεί αναγκαία προκειμένου να εξασφαλιστεί η παροχή επαρκών υπηρεσιών στις υπόψη γραμμές.
- (36) Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι ορισμένοι από τους επιβληθέντες όρους βάσει των διαταγμάτων 35 και 36 είναι αδιαιολόγητα περιοριστικοί ή δυσανάλογοι.

3.2. Υποχρέωση υποβολής της αποδοχής των ΥΔΥ εντός προθεσμίας 30 ημερών

(37) Το σημείο 8 των ΥΔΥ όπως προβλέπονται στα διατάγματα 35 και 36 αναφέρει ότι «οι αερομεταφορείς οι οποίοι προτίθενται να αποδεχθούν τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, που περιλαμβάνονται στο παρόν παράρτημα, οφείλουν να υποβάλουν στην ENAC την επίσημη αποδοχή τους εντός 30 ημερών από τη δημοσίευση της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με την επιβολή των ως άνω υποχρεώσεων στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*». Στην πράξη η εν λόγω υποχρέωση αποδείχτηκε ότι ήταν ακόμη και όρος αποκλεισμού αερομεταφοράς που υπέβαλε την εν λόγω αποδοχή με καθυστέρηση μιας μόνον ημέρας. Με τον τρόπο αυτό ο αερομεταφορέας που δεν κοινοποίησε την αποδοχή του για το σύνολο των όρων της ΥΔΥ εντός της ως άνω προθεσμίας κινδύνευε να αποκλειστεί για ολόκληρη την περίοδο.

(38) Η Επιτροπή θεωρεί ότι ο όρος αυτός δεν έχει καμία νομική βάση σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού και αποδεικνύεται αδικαιολόγητα περιοριστικός. Με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού δεν επιτρέπεται τα κράτη μέλη να περιορίζουν τον αριθμό των αερομεταφορέων που μπορούν να έχουν πρόσβαση στις γραμμές αλλά μόνο να επιβάλλουν γενικά τις ΥΔΥ που ισχύουν για όλους τους αερομεταφορείς, οι οποίοι εκμεταλλεύονται ή προτίθενται να εκμεταλλευτούν τις εν λόγω γραμμές. Τέτοιος περιορισμός του αριθμού των αερομεταφορέων είναι μόνον δυνατός με βάση το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ).

(39) Συνεπώς, κάθε αερομεταφορέας που προτίθεται να τηρήσει τις επιβληθείσες ΥΔΥ βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού πρέπει να μπορεί να πραγματοποιήσει δρομολόγια στην εν λόγω γραμμή ανεξάρτητα από τη στιγμή κατά την οποία προτίθεται να αρχίσει την παροχή των υπηρεσιών του. Τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέψουν, σε περίπτωση που κανένας αερομεταφορέας δεν έχει αρχίσει σε δεδομένη ημερομηνία τακτικά αεροπορικά δρομολόγια σε κάποια γραμμή βάσει των ΥΔΥ που επιβλήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α), να περιορίσουν την πρόσβαση στην εν λόγω γραμμή βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ). Όμως αν μία ή περισσότερες εταιρείες έχουν αρχίσει δρομολόγια εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να αποκλείσουν από την εν λόγω γραμμή άλλους αερομεταφορείς που κοινοποιούν την πρόθεσή τους να αρχίσουν δρομολόγια ανά πάσα στιγμή μετά τη λήξη της προθεσμίας. Η έναρξη δρομολογίων από νέες εταιρείες μπορεί ωστόσο να απαιτήσει προσαρμογές των ΥΔΥ που επιβάλλονται σε κάθε αερομεταφορά (βλέπε παρακάτω τμήμα 3.4).

3.3. Υποχρέωση εκμετάλλευσης της γραμμής επί τριετή περίοδο

(40) Το σημείο 5 των ΥΔΥ όπως προβλέπονται στα διατάγματα 35 και 36 αναφέρει ότι «σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, ο αερομεταφορέας που αποδέχεται την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας οφείλει να εξασφαλίσει την εκτέλεση

του συγκεκριμένου δρομολογίου για μια περίοδο τουλάχιστον 36 διαδοχικών μηνών και δεν μπορεί να το αναστείλει χωρίς να προειδοποιήσει την ENAC και την Αυτόνομη Περιφέρεια της Σαρδηνίας τουλάχιστον έξι μήνες πριν».

(41) Η απαίτηση για ελάχιστη περίοδο εκμετάλλευσης είναι σύμφωνη, στην προκειμένη περίπτωση, με το άρθρο το οποίο προβλέπει ότι, «σε περίπτωση που, με άλλα μεταφορικά μέσα, είναι αδύνατον να εξασφαλιστεί η επαρκής και απρόσκοπτη παροχή υπηρεσίας, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη μπορούν να συμπεριλαμβάνουν στην υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας των όρο ότι κάθε αερομεταφορέας που σκοπεύει να εκμεταλλευθεί το δρομολόγιο πρέπει να παρέχει εγγύηση ότι θα το εκμεταλλευθεί για ορισμένο διάστημα, το οποίο θα οριστεί αργότερα, σύμφωνα με τους λοιπούς όρους της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας». Η Επιτροπή εκτιμά ότι λόγω του νησιωτικού χαρακτήρα της Σαρδηνίας και της απόστασής της από την ηπειρωτική χώρα, οι άλλοι τρόποι αερομεταφοράς δεν εξασφαλίζουν επαρκή εναλλακτική υπηρεσία.

(42) Ωστόσο η Επιτροπή θεωρεί ότι η ελάχιστη διάρκεια των τριών ετών που επιβάλλεται με τα διατάγματα 35 και 36 είναι υπερβολική και δυσανάλογη.

(43) Η Επιτροπή μπορεί να κατανοήσει την ανάγκη εξασφάλισης συνεχούς υπηρεσίας και της ανάληψης της δέσμευσης από την πλευρά των αερομεταφορέων να εκτελέσουν δρομολόγια επί μια ορισμένη περίοδο. Ωστόσο, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, οι αρχές που έχουν επιφορτιστεί με την εκτέλεση των ΥΔΥ δεν έχουν δικαίωμα να αποκλείσουν πιθανούς υποψήφιους από την εφαρμογή των εν λόγω υποχρεώσεων: οι ΥΔΥ χωρίς αποκλειστική εκχώρηση ούτε αποζημίωση δεν μπορούν να οδηγήσουν σε οριστικό ή μακρόχρονο αποκλεισμό από την αγορά.

(44) Η επιβολή της εκμετάλλευσης γραμμών που χαρακτηρίζονται από ιδιαίτερη εποχιακή διακύμανση μπορεί να αιτιολογηθεί επί ορισμένες περιόδους του έτους. Σε τέτοιες γραμμές, οι αερομεταφορείς είναι δυνατόν να έχουν τη φυσική τάση να περιορίζουν ή να επικεντρώνουν την προσφορά τους σε εβδομάδες, κατά τη διάρκεια των οποίων η συχνότητα είναι επαρκής για να εξασφαλιστεί η κερδοφορία του δρομολογίου και να παραμελήσουν την εκμετάλλευση του δρομολογίου κατά τη διάρκεια άλλων εποχών του έτους. Ωστόσο η Επιτροπή θεωρεί ότι, υπό τέτοιες συνθήκες, η εφαρμογή της αρχής της αναλογικότητας πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα η διάρκεια της περιόδου, κατά την οποία η εν λόγω εκμετάλλευση πρέπει να εξασφαλίζεται κατά συνεχή τρόπο βάσει του καθεστώτος της ΥΔΥ που προβλέπεται στο άρθρο 4, παράγραφος 1 στοιχείο α), δεν πρέπει να υπερβαίνει το ένα έτος.

(45) Επιπλέον η Επιτροπή θεωρεί ότι η εν λόγω περίοδος δεν απαλλάσσει την αρχή που έχει επιφορτιστεί με την εφαρμογή των ΥΔΥ να επαναξιολογεί περιοδικά την επάρκεια τους. Όπως αναφέρεται παρακάτω, η εν λόγω ανασκόπηση πρέπει να πραγματοποιείται οπωσδήποτε όταν κάποιος νέος αερομεταφορέας αρχίζει ή πρόκειται να αρχίσει δρομολόγια στην υπόψη γραμμή.

3.4. Κατανομή των γραμμών και συχνοτήτων από την ENAC

- (46) Στο σημείο 1.6 των διαταγμάτων 35 και 36 προβλέπεται ότι «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, έχει ανατεθεί στην ENAC, κατόπιν συνεννόησης με την Αυτόνομη Περιφέρεια της Σαρδηνίας, η προσαρμογή, προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος, των προγραμμάτων εκμετάλλευσης των αερομεταφορέων που αποδέχονται τις ΥΔΥ, έτσι ώστε να εξασφαλισθεί ότι αυτά συμβαδίζουν πλήρως με τις απαιτήσεις μετακίνησης που θέτουν οι εν λόγω υποχρεώσεις. Η παρέμβαση αυτή πρέπει να έχει ως στόχο τον ορθό καταμερισμό των δρομολογίων και των συχνοτήτων μεταξύ των αερομεταφορέων που αποδέχονται τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, ανάλογα με τον όγκο της κίνησης για κάθε αερομεταφορέα στα συγκεκριμένα δρομολόγια (ή τα σύνολα δρομολογίων) που σημειώθηκε σε καθένα από αυτά κατά την προηγούμενη διετία».
- (47) Βάσει των αρμοδιοτήτων της η ENAC μπορεί να διατητεύσει και να υποστηρίξει την επίτευξη συμφωνίας μεταξύ εταιρειών που εκμεταλλεύονται την ίδια γραμμή. Στην περίπτωση της Σαρδηνίας, η ENAC οργάνωσε στρογγυλή τράπεζα των εταιρειών που ενδιαφέρονται για ορισμένες γραμμές και καθόρισε μαζί τους την κατανομή των δρομολογίων.
- (48) Η Ιταλική Δημοκρατία υποστηρίζει το εν λόγω δικαίωμα παρέμβασης, το οποίο κατ' αυτήν, εξασφαλίζει τη συνέχεια της παροχής της υπηρεσίας χωρίς οι ΥΔΥ να υποβάλλονται στις διακυμάνσεις της εισόδου και εξόδου άλλων εταιρειών που θα μπορούσαν να ενδιαφέρονται λιγότερο να εφαρμόσουν τις ΥΔΥ χωρίς αποζημίωση. Αναφέρει ιδίως την απόφαση του Περιφερειακού Διοικητικού Δικαστηρίου του Lazio (TAR del Lazio) της 17ης Μαρτίου 2005, το οποίο θεώρησε ότι ήταν «πλήρως νόμιμο το γεγονός ότι το διάταγμα (του 2004) μπορούσε να ορίσει σενάριο στο πλαίσιο του οποίου, για όλες τις γραμμές υπό καθυστάς ΥΔΥ, υπάρχουν περισσότεροι αερομεταφορείς που δεν έχουν συστήσει ομάδα και ανταγωνίζονται μεταξύ τους. Ωστόσο μια τέτοια δυνατότητα πρέπει να προβλεφθεί σαφώς και ταυτόχρονα πρέπει να παρασχεθεί εκ των προτέρων αντικειμενικό ελάχιστο κριτήριο κατανομής των χρονοθυρίδων ανάλογα με τον αριθμό (ενός, δύο ή άνω των δύο) αερομεταφορέων που έχουν ενδεχομένως αποδεχτεί τις ΥΔΥ, προκειμένου να αποφευχθεί πλεονασματική χωρητικότητα επιβλαβής για την προσφορά, και ιδίως πρέπει η κατανομή των χρονοθυρίδων να μην καταλήξει σε αυθαίρετη και εκ των πραγμάτων καθιέρωση αποκλειστικότητας, την οποία οι κανόνες του διατάγματος απέρριψαν ρητά»⁽¹⁾.
- (49) Στις ΥΔΥ που επιβλήθηκαν βάσει του άρθρου 4, παράγραφος 1 στοιχείο α) πρέπει να ληφθεί υπόψη το σύνολο των αερομεταφορέων που πραγματοποιούν ή που προτιθέ-

νται να πραγματοποιήσουν δρομολόγια στην υπόψη γραμμή. Αυτό επιβεβαιώνεται με το άρθρο 4, παράγραφος 1 στοιχείο β) που προβλέπει ότι «η επάρκεια των τακτικών αεροπορικών γραμμών εκτιμάται από τα κράτη μέλη με βάση τις συνδυασμένες προσπάθειες όλων των αερομεταφορέων που εκμεταλλεύονται ή σκοπεύουν να εκμεταλλευθούν ένα δρομολόγιο».

- (50) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η εν λόγω αρχή πρέπει να εφαρμόζεται όχι μόνον κατά την επιβολή αλλά επίσης και καθ' όλη τη διάρκεια ολόκληρης της περιόδου ισχύος της ΥΔΥ. Έτσι, κάθε φορά που κάποιος νέος αερομεταφορέας αρχίσει ή πρόκειται να αρχίσει δρομολόγια στην υπόψη γραμμή, το επίπεδο χωρητικότητας και συχνότητας που επιβάλλει η ΥΔΥ σε κάθε εταιρεία πρέπει να προσαρμόζεται, έτσι ώστε οι συνολικές χωρητικότητες και συχνότητες που διατίθενται σε κάθε γραμμή να μην υπερβαίνουν τις απολύτως απαραίτητες για την παροχή επαρκούς υπηρεσίας.
- (51) Δεδομένου ότι πρόκειται για ΥΔΥ που επιβάλλονται βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού, οι αερομεταφορείς δεν υποχρεούνται να δεσμευτούν ότι θα εξασφαλίζουν μεμονωμένα τις απαιτούμενες συχνότητες ή χωρητικότητες, αλλά το σύνολο των εταιρειών μπορεί να εξασφαλίσει την εν λόγω ελάχιστη υπηρεσία.
- (52) Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η αρχή που είναι αρμόδια για την ΥΔΥ μπορεί να κρίνει αναγκαίο να εξασφαλίσει ότι ο συνδυασμός των συχνοτήτων και των χωρητικότητων επιτρέπει την ικανοποίηση της ΥΔΥ. Εντούτοις η εν λόγω αρχή δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να περιορίσει τη δυνατότητα των ενδιαφερόμενων αερομεταφορέων, εφόσον το επιθυμούν, να παρέχουν υπηρεσίες πέραν της χωρητικότητας ή των συχνοτήτων που απαιτούνται στο πλαίσιο των ΥΔΥ, οι οποίες δεν μπορούν παρά να είναι ελάχιστες υποχρεώσεις. Συνεπώς, εφόσον οι κανόνες που θέσπισε η ENAC έχουν στόχο να εμποδίσουν κάποιον αερομεταφορέα να προσφέρει πρόσθετες υπηρεσίες, είναι αδικαιολόγητα περιοριστικές και αντίθετες προς τον κανονισμό.
- (53) Σχετικά με το σημείο αυτό η Επιτροπή χαιρετίζει το γεγονός ότι η Ιταλική Δημοκρατία επιβεβαίωσε με την επιστολή της 15ης Νοεμβρίου 2006 ότι η ιταλική διοίκηση θα πραγματοποιεί περιοδικά νέα αξιολόγηση της κατάστασης σε ετήσια βάση και θα εξετάζει τις ενδεχόμενες αιτήσεις των εταιρειών που θα διατίθεντο να εκτελέσουν δρομολόγια στις γραμμές στο πλαίσιο των ΥΔΥ⁽²⁾. Σημειώνει το γεγονός ότι η Ιταλική Δημοκρατία επιβεβαίωσε ότι «τίποτα δεν εμποδίζει το κράτος μέλος να επαληθεύσει (και κατά τη διάρκεια ισχύος των ΥΔΥ) την επάρκεια και την αναγκαιότητα των ΥΔΥ, και να τις τροποποιήσει ή/και να τις αναστείλει, εκτός και αν η χρησιμότητα ή η νομιμότητά τους αποδειχτεί μεταγενέστερα»⁽³⁾.

⁽¹⁾ Απόφαση αριθ. 2436 του Περιφερειακού Διοικητικού Δικαστηρίου του Lazio (TAR del Lazio) της 17ης Μαρτίου 2005.

⁽²⁾ Επιστολή της Ιταλικής Δημοκρατίας της 15ης Νοεμβρίου 2006, σ. 2.

⁽³⁾ Επιστολή της Ιταλικής Δημοκρατίας της 15ης Νοεμβρίου 2006, σ. 11.

3.5. Ομαδοποίηση των γραμμών Alghero/Ρώμη και Alghero/Μιλάνο αφενός, καθώς και Olbia/Ρώμη και Olbia/Μιλάνο αφετέρου

- (54) Η Ιταλική Δημοκρατία δικαιολογεί την ομαδοποίηση των γραμμών Alghero/Ρώμη και Alghero/Μιλάνο αφενός, καθώς και Olbia/Ρώμη και Olbia/Μιλάνο αφετέρου λόγω της συμπληρωματικότητας και της αλληλεξάρτησης όσον αφορά τα δρομολόγια. Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές οι εν λόγω γραμμές χαρακτηρίζονται κατά τα δύο τρίτα του έτους από αντικειμενικά μειωμένη κίνηση λόγω της εξαιρετικά μεγάλης εξάρτησης της κίνησης από την εποχή του έτους. Δεδομένου ότι για τις εν λόγω γραμμές δεν προβλέπεται καμία χρηματική αποζημίωση, η διοίκηση φέρει ευθύνη να εξασφαλίσει έναντι των αερομεταφορέων ότι η εκμετάλλευση των δρομολογίων θα είναι βιώσιμη εφόσον δεν παρουσιάζει ενδιαφέρον από οικονομικής σκοπιάς. Πρόκειται με τον τρόπο αυτό για την υλοποίηση «των ευνοϊκών επιπτώσεων της λειτουργικής αλληλεξάρτησης», οι οποίες επιτρέπουν «κατά τη χειμερινή περίοδο την εναλλαγή των αεροσκαφών λόγω της σπανιότητας της ζήτησης» ενώ ταυτόχρονα «η πρόβλεψη συζευγμένων γραμμών συμβάλλει στην προσέλκυση αερομεταφορέων που διατίθενται να πραγματοποιούν δρομολόγια στις εν λόγω γραμμές». Εξάλλου, σύμφωνα με την Ιταλική Δημοκρατία, η προσφορά που απαιτείται για τη θερινή περίοδο μπορεί να καλυφθεί καλύτερα με την οργάνωση κοινών δρομολογίων σε ομάδα γραμμών. Η Ιταλική Δημοκρατία υποστηρίζει τέλος ότι ο ίδιος ο κανονισμός προβλέπει τη δυνατότητα κοινής αντιμετώπισης των διακυμάνσεων της ζήτησης, για παράδειγμα στο πλαίσιο της ίδιας εβδομάδας. Η ομαδοποίηση αυτή θα επιτρέψει συνεπώς τον περιορισμό του κόστους και τη βελτιστοποίηση της χωρητικότητας ενώ ταυτόχρονα θα ανταποκρίνεται καλύτερα στις απαιτήσεις της ζήτησης. Έτσι η εν λόγω ομαδοποίηση δεν αποτελεί περιορισμό της αγοράς αλλά αντίθετα ενδέχεται να προσελκύσει περισσότερες εταιρείες.
- (55) Η Επιτροπή εκτιμά ότι η ομαδοποίηση των γραμμών δεν είναι συμβατή με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία α), β) και γ) του κανονισμού. Τα κριτήρια επιλεξιμότητας και επάρκειας των ΥΔΥ που προβλέπονται στις εν λόγω διατάξεις αναφέρουν ρητά κάθε φορά την «γραμμή» χωρίς να προβλέπουν καθόλου ομαδοποίηση των γραμμών. Πρέπει συνεπώς να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι καθένα από τα εν λόγω κριτήρια πρέπει να αξιολογηθεί ξεχωριστά όσον αφορά κάθε γραμμή που εξετάζεται μεμονωμένα.
- (56) Επιπλέον, η ερμηνεία αυτή συνάδει με τις απαιτήσεις της αρχής της αναλογικότητας. Μια τέτοια ομαδοποίηση γραμμών θα επέτρεπε στα κράτη μέλη να επιβάλλουν ΥΔΥ σε γραμμές, στις οποίες τέτοιες υποχρεώσεις δεν είναι αναγκαίες για να εξασφαλιστεί επαρκής παροχή υπηρεσιών. Η δυνατότητα ομαδοποίησης γραμμών αναφέρεται μόνον στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ), στο οποίο αναφέρεται ότι το δικαίωμα εκμετάλλευσης των εν λόγω υπηρεσιών παρέχεται μετά από δημόσιο διαγωνισμό «είτε για μια συγκεκριμένη γραμμή είτε για περισσότερες». Η εν λόγω ρητή αναφορά του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) αποκλείει αντίθετα την εφαρμογή παρόμοιας ομαδοποίησης στο πλαίσιο της εφαρμογής του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχεία α), β) και γ). Επειδή ακριβώς η αγορά δεν επέτρεψε σε κάποιον

αερομεταφορέα να αρχίσει ή να είναι έτοιμος να αρχίσει τακτικά δρομολόγια σε μια γραμμή, βάσει των ΥΔΥ που επιβλήθηκαν στην εν λόγω γραμμή, το κράτος μέλος μπορεί να περιορίσει την πρόσβαση στην εν λόγω γραμμή σε έναν μόνο αερομεταφορέα, για μέγιστη περίοδο τριών ετών και να προβλέψει δημόσιο διαγωνισμό που μπορεί να επεκταθεί σε ομάδα γραμμών. Συμπερασματικά, η ομαδοποίηση περισσότερων γραμμών μπορεί να θεωρηθεί ως απόκριση σε σαφή κατάρρευση της αγοράς και ως έμμεση μορφή αντιστάθμισης η οποία, όπως και οι άμεσες αντιστάθμισεις, επιτρέπεται μόνον στο πλαίσιο του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ). Σε καμία περίπτωση σε καθεστώς ΥΔΥ βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) η ομαδοποίηση δεν πρέπει να έχει ως στόχο να καταστούν κερδοφόρες δύο ξεχωριστές γραμμές, προκειμένου να ευνοηθούν οι εργασίες ενός ή περισσότερων αερομεταφορέων.

- (57) Εξάλλου οι εξηγήσεις που έδωσαν οι ιταλικές αρχές δεν στηρίζονται σε κανένα τεχνικό ή οικονομικό αριθμητικό στοιχείο, το οποίο να επιτρέπει να δικαιολογηθεί η ανάλυσή τους.

Στην πράξη είναι δυνατόν να αντιπαραβληθούν τα ακόλουθα στοιχεία:

- στις απαιτούμενες χωρητικότητες και συχνότητες πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι απαιτήσεις ανά γραμμή και όχι κατά τρόπο που να είναι δυνατόν να επιτευχθούν αποτελεσματικότερα μόνον με την ομαδοποίηση των γραμμών αυτών,
- οι υποχρεώσεις από πλευράς συχνότητας που συνδέονται με την εν λόγω ομαδοποίηση αποδεικνύονται τόσο σημαντικές που απομακρύνουν στην πράξη τόσο μεγάλο αριθμό πιθανών εταιρειών, οι οποίες θα επιθυμούσαν να ανταποκριθούν στις ΥΔΥ και να εξυπηρετήσουν τη Σαρδηνία αλλά οι οποίες επειδή δεν έχουν επιχειρησιακή βάση σε μία από τις δύο πόλεις, αποκλείονται στην πράξη από κάθε δυνατότητα παροχής της εν λόγω υπηρεσίας. Συνεπώς η ομαδοποίηση έχει μάλλον ως αποτέλεσμα να κλείσει την αγορά,
- είναι προφανές στο πλαίσιο αυτό ότι οι ΥΔΥ που έχουν ομαδοποιηθεί με τον τρόπο αυτό επιτρέπουν σε μικρό μόνον αριθμό εταιρειών που είναι ήδη εγκατεστημένες επιτόπου να ανταποκριθούν θετικά. Συνεπώς η καθιέρωση ΥΔΥ απομάκρυνε εταιρείες που εκτελούσαν ή είχαν την πρόθεση να εκτελέσουν δρομολόγια στις γραμμές από τη Ρώμη ή το Μιλάνο, ακριβώς με προορισμό καθέναν από τους δύο υπόψη αερολιμένες, ήτοι την Olbia και το Alghero. Συνεπώς, ακόμη και αν το επιθυμούσαν οι εν λόγω αερομεταφορείς δεν ήταν σε θέση να υποβάλουν την υποψηφιότητά τους για μια εκμετάλλευση που θα ήταν ιδιαίτερα δαπανηρή στα δρομολόγια τους. Συνεπώς παρόμοιες ομαδοποιήσεις απομάκρυναν και άλλες πιθανές εταιρείες.

Οι περιοριστικές αυτές επιπτώσεις είναι ακόμη πιο σημαντικές λαμβανομένου υπόψη του όγκου της αντίστοιχης αγοράς (σύνολο επιβατών το 2005 — αριθμητικά στοιχεία της Ιταλικής Δημοκρατίας)

— Olbia/Ρώμη και Olbia/Μιλάνο: 731 349 (390 186 το καλοκαίρι και 341 163 το χειμώνα).

— Alghero/Ρώμη και Alghero/Μιλάνο: 502 820 (184 273 το καλοκαίρι και 318 547 το χειμώνα).

Υπό τους όρους αυτούς είναι απίθανο οι γραμμές ανάμεσα στις δύο μεγαλύτερες πόλεις της Ιταλίας και τους αερολιμένες της Olbia και του Alghero στη Σαρδηνία, να είναι τόσο λίγο ελκυστικές που να πρέπει να ομαδοποιηθούν ώστε να γίνουν ελκυστικές.

- (58) Συνεπώς η Επιτροπή θεωρεί ότι η ομαδοποίηση ορισμένων γραμμών είναι ασυμβίβαστη με τον κανονισμό και αδικαιολόγητα περιοριστική.

3.6. Προτιμησιακοί ναύλοι για τα άτομα που έχουν γεννηθεί στη Σαρδηνία αλλά δεν κατοικούν εκεί

- (59) Τα διατάγματα 35 και 36 απαιτούν οι αερομεταφορείς να εφαρμόζουν προτιμησιακούς ναύλους για τα άτομα που έχουν γεννηθεί στη Σαρδηνία αλλά δεν κατοικούν εκεί. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Ιταλικής Δημοκρατίας, η εφαρμογή των εν λόγω διατάξεων αφορά το πολύ 220 000 άτομα και στην πραγματικότητα μάλλον προσεγγίζει τις 110 000, αν θεωρηθεί ότι 50 % από αυτά θα πραγματοποιήσουν ένα ταξίδι ετησίως.

- (60) Στην πράξη το μέτρο αυτό θα ευνοήσει κατά πλειοψηφία ευρωπαίους πολίτες ιταλικής ιθαγένειας σε σχέση με τους πολίτες άλλης ιθαγένειας. Συνεπώς μπορεί να θεωρηθεί ως προφανώς διακριτική βάσει της ιθαγένειας και κατά συνέπεια αντίθετη στη συνθήκη. Ένα τέτοιο μέτρο στο πλαίσιο καθεστώτος ΥΔΥ θα μπορούσε να είναι αποδεκτό εφόσον η διαφορετική μεταχείριση θα στηριζόταν σε αντικειμενικά κριτήρια ανεξάρτητα της ιθαγένειας των ενδιαφερόμενων και ανάλογα με τον θεμιτά επιδιωκόμενο σκοπό βάσει του εθνικού δικαίου.

- (61) Όμως η Ιταλική Δημοκρατία αναφέρει ότι το μέτρο απαιτείται κυρίως για να επιτρέψει στους μετανάστες από τη Σαρ-

δηνία να παραμείνουν συνδεδεμένοι με την πολιτιστική κοινότητα καταγωγής τους ⁽¹⁾. Ωστόσο, ακόμη και αν ένας τέτοιος στόχος μπορούσε να θεωρηθεί θεμιτός στόχος δημόσιου συμφέροντος κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο β) εδάφιο i) του κανονισμού, το μέτρο είναι προφανώς δυσανάλογο. Καταρχάς το μέτρο ισχύει για κάθε άτομο που έχει γεννηθεί στη Σαρδηνία αλλά δεν διαμένει εκεί, χωρίς να απαιτείται να αποδείξει τον σύνδεσμο που μπορεί να υφίσταται ακόμη, για παράδειγμα από οικογενειακής πλευράς, ανάμεσα στο υπόψη άτομο και στην περιοχή καταγωγής του. Δεύτερον, το μέτρο εφαρμόζεται ανεξάρτητα από τα οικονομικά μέσα που διαθέτει κάθε μετανάστης. Τρίτον, σε αντίθεση με τους κατοίκους της Σαρδηνίας που οφείλουν να μετακινηθούν προς την ηπειρωτική Ιταλία, σχετικά συχνά προκειμένου να επωφεληθούν από ορισμένες βασικές υπηρεσίες (εκπαίδευση, υγεία) ή να αναπτύξουν οικονομικές δραστηριότητες αναγκαίες για την ανάπτυξη της Σαρδηνίας, οι μετανάστες ταξιδεύουν στη Σαρδηνία μόνον περιστασιακά (το πολύ ποσοστό 50 % των ατόμων που ενδεχομένως καλύπτει το μέτρο για ένα ετήσιο ταξίδι σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές). Συνεπώς το συνολικό κόστος των περιστασιακών αυτών μετακινήσεων είναι σχετικά μικρότερο σε σχέση με τις δαπάνες που πραγματοποιούν οι κάτοικοι της Σαρδηνίας και μπορούν να καλυφθούν εύκολα, στο μεγαλύτερο ποσοστό των περιπτώσεων, από τους μετανάστες χωρίς να απαιτείται να προβλεφθεί η έκπτωση που προβλέπεται στα διατάγματα 35 και 36. Τέλος δεδομένου ότι ορισμένοι μετανάστες δεν διαθέτουν τα αναγκαία μέσα για να καλύψουν την τιμή ετήσιας πτήσης στη Σαρδηνία, ένα επαρκέστερο και λιγότερο περιοριστικό μέτρο θα ήταν η προσφορά ενισχύσεων στους εν λόγω μετανάστες.

- (62) Υπό τους όρους αυτούς, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εν λόγω διάταξη είναι δυσανάλογη και ασυμβίβαστη με τον κανονισμό.

3.7. Εφαρμογή στο σύνολο του συστήματος των αερολιμένων

- (63) Τα διατάγματα 35 και 36 προβλέπουν ότι η εφαρμογή των ΥΔΥ προς τη Ρώμη και το Μιλάνο καλύπτει το σύνολο των αντίστοιχων συστημάτων αερολιμένων, όπως αναφέρονται στο παράρτημα II του κανονισμού ήτοι:

— τους αερολιμένες Fiumicino και Ciampino για τη Ρώμη,

— τους αερολιμένες Linate, Malpensa και Bergamo για το Μιλάνο.

- (64) Υπενθυμίζεται ότι οι ΥΔΥ του 2000 κάλυπταν τους αερολιμένες «Ρώμης (Fiumicino) και Μιλάνου». Στο πλαίσιο της συγκρότησης του συστήματος αερολιμένων του Μιλάνου, βάσει του άρθρου 8 του παραρτήματος II του κανονισμού, η Ιταλία επεξέτεινε αυτομάτως την εφαρμογή των ΥΔΥ στο σύνολο του οικείου συστήματος αερολιμένων.

⁽¹⁾ Επιστολή της Ιταλικής Δημοκρατίας της 6ης Οκτωβρίου 2006, σ. 72-74.

- (65) Η Ιταλική Δημοκρατία δικαιολόγησε την επιλογή της για τεχνικούς μόνον λόγους οι οποίοι την οδήγησαν να εντάξει αυτόματα το σύνολο κάθε συστήματος αερολιμένων. Ωστόσο, η Ιταλική Δημοκρατία επιβεβαίωσε ότι το κύριο ενδιαφέρον των ΥΔΥ αφορούσε τους αερολιμένες Ρώμη-Fiumicino και Μιλάνο-Linate, οι οποίοι ευνοούνται από τους αποδέκτες των ΥΔΥ και λόγω της εγγύτητάς τους με το κέντρο της αντίστοιχης πόλης, αυτό μάλιστα δικαιολογεί το γεγονός ότι οι ΥΔΥ προβλέπουν πως «αναλόγως των διαθέσιμων χρονοθυρίδων, τουλάχιστον το 50 % των προβλεπόμενων συνδέσεων μεταξύ των αερολιμένων της Σαρδηνίας και των αερολιμένων της Ρώμης και του Μιλάνου πρέπει να εκτελείται από και προς το Fiumicino και από και προς το Linate»⁽¹⁾.
- (66) Η Ιταλική Δημοκρατία συμφώνησε ότι «αποδείχτηκε αντικειμενικά πως οι αερολιμένες Fiumicino για τη Ρώμη και Linate για το Μιλάνο αντιπροσωπεύουν για τους χρήστες τον ανετότερο, καλύτερα εξυπηρετούμενο και ελκυστικότερο προορισμό, δεδομένου ότι είναι οι αερολιμένες που βρίσκονται πλησιέστερα και συνδέονται καλύτερα με το κέντρο των δύο πόλεων». Έδωσε έτσι την εξήγηση πως «προκειμένου να εξασφαλιστεί καλύτερη εξυπηρέτηση που να καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος των απαιτήσεων των χρηστών, κρίθηκε σκόπιμο να αποκλειστεί το ενδεχόμενο οι αερομεταφορείς που θα δέχονταν τις ΥΔΥ να έχουν τη δυνατότητα να εγκαταλείψουν πλήρως τους εν λόγω αερολιμένες και να χρησιμοποιήσουν άλλους (λιγότερο άνετους και ενδιαφέροντες για τους χρήστες) που να αποτελούν μέρος του ιδίου συστήματος αερολιμένων»⁽²⁾.
- (67) Φαίνεται εξάλλου ότι στην πράξη οι πτήσεις που πραγματοποιούνται κατά τη χειμερινή περίοδο εκτελούνται μόνον από τους αερολιμένες Fiumicino και Linate.
- (68) Στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή αμφιβάλλει για την αναγκαιότητα ενός τέτοιου μέτρου, το οποίο θεωρεί δυσανάλογο σε σχέση με τους επιδιωκόμενους στόχους, δηλαδή εξασφάλιση της δυνατότητας μετακίνησης προς την ηπειρωτική χώρα και γεωγραφική συνοχή. Το συγκεκριμένο μέτρο έχει ως άμεσο αποτέλεσμα την απομάκρυνση των περιστασιακών αερομεταφορέων, χωρίς να επηρεάζεται η αρχή των ΥΔΥ και συμβάλλει στο οριστικό κλείσιμο της αγοράς για νέες εταιρείες στις πλέον χρησιμοποιούμενες γραμμές, ιδίως κατά τη θερινή περίοδο.
- (69) Εντούτοις, η Ιταλική Δημοκρατία αναγνώρισε ότι ο κομβικός αερολιμένας της Malpensa έπαιζε ζωτικό ρόλο για τις διενδείς ανταποκρίσεις, ενώ οι αερολιμένες Ciampino και Bergamo, ως εσωτερικοί κόμβοι για τις εταιρείες χαμηλού κόστους, ανταποκρίνονταν στην κοινοτική αρχή της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής και στην υλοποίηση για μια νήσο σαν την Σαρδηνία του στόχου της γεωγραφικής συνοχής με το σύνολο των περιφερειών της Ευρώπης. Κατά συνέπεια, η Ιταλική Δημοκρατία ανέλαβε τη δέσμευση να τροποποιήσει το διάταγμα 35 για να μην εφαρμόσει τις ΥΔΥ στους αερολιμένες Malpensa, Bergamo και Ciampino⁽³⁾.
- (70) Η Επιτροπή κρίνει ότι η εν λόγω δέσμευση απαντά πράγματι στις αμφιβολίες, οι οποίες μπορούν να αρθούν, και ότι η εν λόγω τροποποίηση του διατάγματος θα επιτρέψει να μειωθεί σημαντικά η επίπτωση των αδικαιολόγητων περιορισμών που επιβλήθηκαν με τις ΥΔΥ, για να ικανοποιηθούν οι ανάγκες μετακίνησης της Σαρδηνίας, χωρίς να επιβληθούν στις σχετικές αγορές δυσανάλογοι περιορισμοί.
- (71) Βάσει της ανωτέρω δέσμευσης της Ιταλικής Δημοκρατίας, η Επιτροπή δεν προτίθεται να συνεχίσει σε μεγαλύτερο βάθος την ανάλυσή της για τον δυσανάλογο χαρακτήρα της εφαρμογής στο σύνολο των συστημάτων αερολιμένων του Μιλάνου και της Ρώμης, διατηρώντας το δικαίωμα να επανέλθει ενδεχομένως στο ζήτημα αυτό για τις υφιστάμενες και τις μελλοντικές ΥΔΥ.

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

- (72) Βάσει των στοιχείων που υπέβαλε η Ιταλική Δημοκρατία, η Επιτροπή δεν αμφισβητεί την αρχή της εφαρμογής ΥΔΥ στις γραμμές μεταξύ της Σαρδηνίας και της ηπειρωτικής Ιταλίας, η οποία βάσει της συχνότητας και της χωρητικότητας καθώς και των ναύλων μπορεί να αποδειχτεί αναγκαία, προκειμένου να εξασφαλιστεί η παροχή επαρκών υπηρεσιών στις υπόψη γραμμές.
- (73) Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι ορισμένοι από τους επιβληθέντες όρους βάσει των διαταγμάτων 35 και 36 της Ιταλικής Δημοκρατίας είναι αδικαιολόγητα περιοριστικοί ή δυσανάλογοι.
- (74) Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι επιβληθείσες ΥΔΥ βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού συνεπάγονται ότι κάθε αερομεταφορέας που προτίθεται να εφαρμόσει τις ΥΔΥ πρέπει να μπορεί να εκτελέσει δρομολόγια στην εν λόγω γραμμή ανεξάρτητα από τη στιγμή κατά την οποία προτίθεται να αρχίσει την παροχή των υπηρεσιών του. Συνεπώς η χρήση προθεσμίας υποβολής υποψηφιότητας για τον εκ των προτέρων αποκλεισμό κάθε εταιρείας που δεν έχει υποβάλει την υποψηφιότητα της πριν από την εν λόγω προθεσμία είναι αδικαιολόγητα περιοριστική και ασύμβατη με τον κανονισμό.
- (75) Παρόλο που είναι εύλογη η πρόβλεψη περιόδου για την εξασφάλιση της συνέχειας των δρομολογίων, η Επιτροπή εκτιμά ότι η εφαρμογή της αρχής της αναλογικότητας οφείλει να έχει ως αποτέλεσμα η διάρκεια της εν λόγω περιόδου, να είναι εύλογη και ότι στο πλαίσιο καθεστώτος ΥΔΥ βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο α), η εν λόγω περίοδος δεν πρέπει να υπερβαίνει το ένα έτος.
- (76) Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι αρμοδιότητες που εκχωρήθηκαν στην ENAC για τον συντονισμό των δραστηριοτήτων των εταιρειών προκειμένου να αποφευχθεί η πλεονασματική χωρητικότητα είναι αδικαιολόγητα περιοριστικές και ασύμβατες με τον κανονισμό.

⁽¹⁾ Σημείο 1.2 της Ανακοίνωσης της 24ης Μαρτίου 2006.

⁽²⁾ Επιστολή της Ιταλικής Δημοκρατίας της 6ης Οκτωβρίου 2006, σ. 78.

⁽³⁾ Επιστολή της Ιταλικής Δημοκρατίας της 15ης Νοεμβρίου 2006, σ. 3.

- (77) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η ομαδοποίηση των γραμμών Olbia/Ρώμη και Olbia/Μιλάνο αφενός, καθώς και Alghero/Ρώμη και Alghero/Μιλάνο αφετέρου, είναι αδικαιολόγητα περιοριστική και ασύμβατη με τον κανονισμό.
- (78) Η Επιτροπή εκτιμά ότι η εφαρμογή μειωμένων ναύλων για τα άτομα που γεννήθηκαν στη Σαρδηνία αλλά δεν κατοικούν εκεί είναι δυσανάλογη και ασύμβατη με τον κανονισμό.
- (79) Η Επιτροπή αμφιβάλλει για την αναγκαιότητα εφαρμογής των ΥΔΥ στο σύνολο των συστημάτων των αερολιμένων της Ρώμης και του Μιλάνου, την οποία θεωρεί δυσανάλογη σε σχέση με τους επιδιωκόμενους στόχους, οι οποίοι είναι εξασφάλιση της δυνατότητας μετακίνησης προς την ηπειρωτική χώρα και εδαφική συνοχή. Ωστόσο, βάσει της δέσμευσης της Ιταλικής Δημοκρατίας να τροποποιήσει το διάταγμα 35 προκειμένου να μην εφαρμόσει τις ΥΔΥ στους αερολιμένες Bergamo, Malpensa και Ciampino, η Επιτροπή δεν συνεχίζει σε μεγαλύτερο βάθος την ανάλυσή της, διατηρώντας το δικαίωμα να επανέλθει ενδεχομένως στο ζήτημα αυτό για τις υφιστάμενες και τις μελλοντικές ΥΔΥ,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Η Ιταλική Δημοκρατία μπορεί να συνεχίσει να εφαρμόζει τις Υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας («ΥΔΥ») που επιβλήθηκαν με τα διατάγματα 35 και 36 του υπουργείου Υποδομών και Αερομεταφορών της 29ης Δεκεμβρίου 2005 (δημοσιεύτηκαν στην *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* στις 11 Ιανουαρίου 2006) επί συνόλου 16 γραμμών που συνδέουν τους τρεις αερολιμένες της Σαρδηνίας και σειρά εθνικών αερολιμένων της ηπειρωτικής Ιταλίας, και τα οποία δημοσιεύτηκαν αντίστοιχα στις 24 Μαρτίου 2006 (διάταγμα 35) και στις 21 Απριλίου 2006 (διάταγμα 36) στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών, υπό την προϋπόθεση ότι εφαρμόζονται οι ακόλουθοι όροι:

- α) κάθε αερομεταφορέας που προτίθεται να εφαρμόσει τις ΥΔΥ πρέπει να μπορεί να πραγματοποιήσει δρομολόγια στη σχετική γραμμή, ανεξάρτητα από την ημερομηνία που κοινοποίησε την πρόθεσή του να αρχίσει την παροχή των υπηρεσιών του και εφόσον η εν λόγω κοινοποίηση πραγματοποιήθηκε κατά τη

διάρκεια ή μετά την περίοδο των 30 ημερών που προβλέπεται στα εν λόγω διατάγματα·

- β) στους αερομεταφορείς δεν πρέπει να επιβληθεί περίοδος εξασφάλισης της συνέχειας των υπηρεσιών στο πλαίσιο των ΥΔΥ άνω του ενός έτους·
- γ) οι ιταλικές αρχές οφείλουν να επαναξιολογήσουν την ανάγκη διατήρησης της επιβολής ΥΔΥ σε μία γραμμή, καθώς και το επίπεδο των υποχρεώσεων που έχουν επιβληθεί σε κάθε αερομεταφορέα, από τη στιγμή που κάποιος νέος αερομεταφορέας αρχίσει ή κοινοποιήσει την πρόθεσή του να αρχίσει δρομολόγια, στην εν λόγω γραμμή και σε κάθε περίπτωση άπαξ του έτους·
- δ) οι ιταλικές αρχές δεν πρέπει να εμποδίζουν τους αερομεταφορείς να παρέχουν υπηρεσίες στις υπόψη γραμμές πέραν των ελάχιστων απαιτήσεων όσον αφορά τις συχνότητες και τις χωρητικότητες που προβλέπονται από τις ΥΔΥ·
- ε) οι αερομεταφορείς δεν πρέπει να έχουν την υποχρέωση προσφοράς προτιμησιακών ναύλων στα άτομα που έχουν γεννηθεί στη Σαρδηνία αλλά δεν διαμένουν εκεί·
- στ) οι ιταλικές αρχές δεν μπορούν να υποβάλουν το δικαίωμα παροχής υπηρεσιών επί γραμμής μεταξύ δύο πόλεων στην υποχρέωση πραγματοποίησης δρομολογίων σε άλλη γραμμή μεταξύ δύο πόλεων.

2. Η Ιταλική Δημοκρατία οφείλει να κοινοποιήσει στην Επιτροπή τα μέτρα που έλαβε για να εφαρμόσει την παρούσα απόφαση το αργότερο μέχρι την 1η Αυγούστου 2007.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 23 Απριλίου 2007.

Για την Επιτροπή
Jacques BARROT
Αντιπρόεδρος