

II

(EÜ asutamislepingu / Euratomi asutamislepingu kohaselt vastu võetud aktid, mille avaldamine ei ole kohustuslik)

OTSUSED

KOMISJON

KOMISJONI OTSUS,

23. aprill 2007,

avaliku teenindamise kohustuse kehtestamise kohta teatavatel Sardiiniast väljuvatel ja sinna suunduvatel lennuliinidel vastavalt nõukogu määruse (EMÜ) nr 2408/92 (ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele) artiklile 4

(teatavaks tehtud numbri K(2007) 1712 all)

(Ainult itaaliakeelne tekst on autentne)

(2007/332/EÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

(2) 28. veebruari 2006. aasta kirjas täpsustas Itaalia Vabariik,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut,

— et ministri määrust nr 36 muudeti 8. veebruari 2006. aasta ministri määrusega Cagliari–Torino lennuliini sageduste, lennuaegade ja veomahtude kohta;

võttes arvesse nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrust (EMÜ) nr 2408/92 (ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele),⁽¹⁾ eriti selle artikli 4 lõiget 3,

— et ta taotles ka, et komisjon avaldaks *Euroopa Liidu Teataja* C-seerias teatise, kus on märgitud, et kui kolmekümne päeva jooksul pärast avaliku teenindamise kohustuse teatise avaldamist ei ole ükski lennundusettevõtja nõustunud vastavalt kehtestatud avaliku teenindamise kohustusele ja ilma rahalist hüvitist taotlemata alustama regulaarset lennuühendust kõigil ministri määrusega nr 36 sätestatud liinidel, võib Itaalia nõukogu määruse (EMÜ) nr 2408/92 artikli 4 lõike 1 punktis d kehtestatud menetlusega piirata juurdepääsu nimetatud liinidele ainult ühe lennuettevõtjaga ja anda talle pakkumismenetluse kaudu õigus neid teenuseid osutada, järgides nimetatud määruse sätteid.

ning arvestades järgmist:

I. TAUSTTEAVE

(1) 27. jaanuaril ja 28. veebruaril 2006 edastas Itaalia Vabariik komisjonile infrastruktuuri- ja transpordiministri 29. detsembri 2005. aasta määrused nr 35 ja 36 (avaldatud 11. jaanuaril 2006 Itaalia ametlikus teatajas *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, edaspidi „ministri määrused nr 35 ja 36”), millega kehtestati avaliku teenindamise kohustused kokku 16 lennuliinil kolme Sardiinia lennuvälja ja mitme Mandri-Itaalia lennuvälja vahel, ning palus komisjoni avaldada *Euroopa Liidu Teatajas* teatis vastavalt ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu ühendusesisestele lennuliinidele käsitleva nõukogu määruse (EMÜ) nr 2408/92 (edaspidi „määrus”) artikli 4 lõike 1 punktile a.

(3) 24. märtsil 2006 avaldas komisjon *Euroopa Liidu Teatajas* teatise ministri määrusega nr 35 kehtestatud avaliku teenindamise kohustuste kohta⁽²⁾ järgmisel kuuel lennuliinil:

- Alghero–Rooma ja Rooma–Alghero
- Alghero–Milano ja Milano–Alghero
- Cagliari–Rooma ja Rooma–Cagliari

⁽¹⁾ EÜT L 240, 24.8.1992, lk 8. Määrust on viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 1791/2006 (ELT L 363, 20.12.2006, lk 1).

⁽²⁾ ELT C 72, 24.3.2006, lk 4.

- Cagliari–Milano ja Milano–Cagliari
 - Olbia–Rooma ja Rooma–Olbia
 - Olbia–Milano ja Milano–Olbia
- (4) 21. aprillil 2006 avaldas komisjon *Euroopa Liidu Teatajas* teatise ministri määrusega nr 36 kehtestatud avaliku teenindamise kohustuste kohta ⁽¹⁾ järgmisel kümnel lennuliinil:
- Alghero–Bologna ja Bologna–Alghero
 - Alghero–Torino ja Torino–Alghero
 - Cagliari–Bologna ja Bologna–Cagliari
 - Cagliari–Firenze ja Firenze–Cagliari
 - Cagliari–Torino ja Torino–Cagliari
 - Cagliari–Verona ja Verona–Cagliari
 - Cagliari–Napoli ja Napoli–Cagliari
 - Cagliari–Palermo ja Palermo–Cagliari
 - Olbia–Bologna ja Bologna–Olbia
 - Olbia–Verona ja Verona–Olbia
- (5) 22. aprillil 2006 avaldas komisjon *Euroopa Liidu Teatajas* teate Itaalia poolt ministri määrusega nr 36 kehtestatud avaliku teenindamise kohustuste raames algatatud pakkimismenetluse kohta. Selles teatatakse, et Itaalia Vabariik kehtestab kõigile kümnele ministri määrusega hõlmatud lennuliinile, määruse artikli 4 lõike 1 punktis d sätestatud menetluse kasutamise juhul, kui ükski lennundusettevõtja ei võta vastu avaliku teenindamise kohustusi neil liinidel. ⁽²⁾
- (6) 24. märtsil ja 21. aprillil 2006 avaldatud avaliku teenindamise kohustuste peamised tunnused on järgmised.
- Kaks lennuliini Alghero–Rooma ja Alghero–Milano (koos) ning veel kaks lennuliini Olbia–Rooma ja Olbia–Milano (koos) moodustavad ühtsed paketid, mille asjaomased lennuettevõtjad peavad vastu võtma tervikuna ja täies ulatuses ilma mingi hüvituseta, olenemata selle laadist või päritolust. Seevastu lennuliinid Cagliari–Rooma ja Cagliari–Milano tuleb asjaomastel lennuettevõtjatel vastu võtta üksikult, kuid tervikuna ja täies ulatuses ilma mingi hüvituseta, olenemata selle laadist või päritolust.
 - 21. aprilli 2006. aasta teatistes avaldatud kümme lennuliini ja neile kehtestatud avaliku teenindamise kohustused moodustavad ühtse terviku ning asjaomastel lennuettevõtjatel tuleb need üksikult tervikuna vastu võtta.
 - Iga lennuettevõtja, kes võtab vastu avaliku teenindamise kohustused, peab tagama teenuse osutamise 36 järjestikuse kuu jooksul ega tohi seda peatada Itaalia tsiviillennundusametile (ENAC) ja Sardiinia autonoomsele piirkonnale sellest vähemalt kuus kuud ette teatamata.
 - Iga üksik lennuettevõtja (või juhtiv lennuettevõtja), kes võtab vastu avaliku teenindamise kohustused, peab andma täitmistagatise eesmärgiga kindlustada nõuetekohane ja pidev teenindamine, tagatissumma peab küündima vähemalt 5 %ni prognoositavast kogukäibest, mille ENAC on määranud iga kõnealuse liinipaketi lennuteenustele. Tagatis makstakse ENACile, kes kasutab seda teenindamise järjepidevuse tagamiseks põhjendamatu loobumise korral ning see koosneb pangatagatisest (50 %), mis aktiveeritakse esimesel nõudmisel, ja kindlustustagatisest (50 %).
 - Selleks et vältida liigset veomahtu, mis võib tekkida juhul, kui lennuliini teenindamise kohustuse võtavad vastu mitu lennuettevõtjat, ja võttes arvesse asjaomaste lennujaamade infrastruktuuriga seonduvaid piiranguid ja kohustusi, peab ENAC Sardiinia autonoomse piirkonna korraldusel üldistest huvidest lähtudes sekkuma, et kontrollida kõnealuste lennuettevõtjate tegevuskavasid, tagamaks nende täielik vastavus kehtestatud kohustuste aluseks olevatele reisinoetetele. Sellise sekkumise eesmärk on lennuliinide ja -sageduse õiglane ümberjaotamine asjaomaste lennuettevõtjate vahel vastavalt kõnealustel lennuliinidel (ja liinipakettidel) eelneva kahe aasta jooksul iga ettevõtja puhul kindlaksmääratud veokäibe mahule.
 - Minimaalne sagedus, lennuajad ja igal liinil pakutav veomaht on esitatud 24. märtsi 2006. aasta ja 21. aprilli 2006. aasta teatiste punktis 2 „AVALIKU TEENINDAMISE KOHUSTUSE ÜSIKASJAD”.
 - Õhusõidukite minimaalne veomaht on sätestatud nimetatud teatiste punktis 3 „LIINIDEL KASUTATAVATE ÕHUSÕIDUKITE TÜÜBID”.
 - Hinnastruktuur kõikide asjaomaste lennuliinide puhul on esitatud nimetatud teatiste punktis 4 „HINNAD”. Mõlema teatise punktis 4.8 on täpsustatud, et kõnealustel lennuliinidel tegutsevad lennuettevõtjad on seaduslikult kohustatud kohaldama soodushindu (vastavalt punktile 4 „HINNAD”) vähemalt Sardiinias sindinud isikute suhtes, isegi kui nad ei ela Sardiinias.

⁽¹⁾ ELT C 93, 21.4.2006, lk 13.

⁽²⁾ ELT C 95, 22.4.2006, lk 9–27, 30.

— Vastavalt Itaalia ametlikus teatajas *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* 11. jaanuaril 2006 avaldatud ministri määrusele nr 35, mis saadeti komisjonile 29. detsembril 2005, kehtivad asjaomastel lennuliinidel kõnealused kohustused 31. märtsist 2006 kuni 30. märtsini 2009. 28. veebruaril 2006 teatasid Itaalia ametiasutused komisjonile siiski, et 23. veebruaril 2006 võeti vastu ministri määrus, millega muudetakse need kuupäevad 2. maiks 2006 ja 1. maiks 2009 (Itaalia alalise esinduse kiri nr 2321). Need kuupäevad avaldati 24. märtsil 2006 *Euroopa Liidu Teatajas*.

— Vastavalt Itaalia ametlikus teatajas *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* 11. jaanuaril 2006 avaldatud ministri määrusele nr 36, mis saadeti komisjonile 29. detsembril 2005 ning avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 21. aprillil 2006, kinnitatakse kõnealuste kohustuste kohaldamise algus- ja lõppkuupäevad asjaomastel liinidel edaspidi. Seega ei avaldatud *Euroopa Liidu Teatajas* ühtegi konkreetset kohaldamise algus- ega lõppkuupäeva.

— Lennuettevõtjad, kes kavatsevad avaliku teenindamise kohustused vastu võtta, peavad esitama Itaalia pädevale ametiasutusele ametliku nõusoleku 30 päeva jooksul pärast teatise avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

(7) Enne käesolevas otsuses osutatud avaliku teenindamise kohustuste kehtestamist oli Itaalia Vabariik kehtestanud avaliku teenindamise kohustused 1. augusti 2000. aasta ja 21. detsembri 2000. aasta ministri määrustega kuuel lennuliinil Sardiinia, Rooma ja Milano lennujaamade vahel. Need kohustused avaldati 7. oktoobri 2000. aasta *Euroopa Liidu Teatajas*.⁽¹⁾ Vastavalt määruse (EMÜ) nr 2408/92 artikli 4 lõike 1 punktile d korraldati asjaomaste lennuliinide teenindamiseks pakkumismenetlus, mille eesmärk oli valida välja lennuettevõtjad, kellele antakse ainuõigus neid liine teenindada ja kes saavad rahalist kompensatsiooni.⁽²⁾

(8) Lennuettevõtjad, kellel lubati avaliku teenindamise kohustusega liine teenindada, olid järgmised:

— Alitalia: Cagliari–Rooma

— Air One: Cagliari–Milano, Alghero–Milano ja Alghero–Rooma

— Meridiana: Olbia–Rooma ja Olbia–Milano

(9) See teenindamiskord asendati avaliku teenindamise kohustusega, mis kehtestati Itaalia Vabariigi 8. novembri 2004. aasta ministri määrusega ning avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 10. detsembril 2004.⁽³⁾ Pärast Lazio piirkonnakohtu 17. märtsi 2005. aasta otsust, millega tühis-

tati osaliselt 8. novembri 2004. aasta ministri määrus, teatasid Itaalia ametiasutused komisjonile, et kõnealused kohustused on peatatud. Sellekohane teatis avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 1. juulil 2005.⁽⁴⁾ 6. detsembril 2005 teatasid Itaalia ametiasutused komisjonile, et 8. novembri 2004. aasta ministri määrus tühistatakse alates 15. novembrist 2004.

II. MENETLUS

(10) Komisjon saatis Itaalia Vabariigile 9. märtsil 2006 kirja (registreerimisnumber 204756), et teatada oma murest seoses ministri määrustega nr 35 ja 36 kehtestatud avaliku teenindamise kohustustega. Ta palus täpsemat teavet nende kehtestamise põhjuste ja rakendustingimuste kohta. Itaalia Vabariik vastas kõigepealt 22. märtsi 2006. aasta kirjaga, millele oli lisatud vastuse projekt, ja seejärel 4. aprilli 2006. aasta kirjaga.

(11) Komisjon pöördus 27. aprillil 2006 ENACi poole, et küsida täpsustusi ja teavet kehtiva avaliku teenindamise kohustuse kohta enne uute avaliku teenindamise kohustuste jõustumist.

(12) ENAC vastas 9. mai 2006. aasta kirjaga ja kinnitas, et kuni 2. maini 2006 kohaldatav avaliku teenindamise kohustuste kord Sardiiniast Rooma ja Milanosse on endiselt kehtiv 2000. aasta kord, kuna 2004. aasta ministri määrus, millega seda muuta kavatseti, tunnistati kehtetuks. Alates 2. maist 2006 kohaldatakse uut, ministri määrusega nr 35 kehtestatud korda. Vastuses selgitati ka, et avaliku teenindamise kohustused hõlmavad täielikult 2000. aasta teatistes sätestatud Milano lennujaamasüsteemi.

(13) 4. augustil 2006 vastas Itaalia Vabariik uuesti komisjoni 9. märtsi kirjale, esitades täiendavaid asjaolusid, mis ei andnud siiski märkimisväärselt uut teavet.

(14) 1. augustil 2006 võttis komisjon omal algatusel vastu otsuse algatada määruse artikli 4 lõikes 3 ettenähtud uurimine.⁽⁵⁾ Otsusest teatati Itaalia Vabariigile 1. augustil 2006 (dokumendi number K(2006) 3516). Samas komisjoni otsuses paluti Itaalia ametiasutustel esitada vastused mitmele küsimusele ja anti neile vastamiseks ühekuuline tähtaeg.

(15) Itaalia ametiasutused vastasid 31. augusti 2006. aasta kirjaga. Vastus hõlmas olulist osa esitatud küsimustest.

⁽¹⁾ EÜT C 284, 7.10.2000, lk 16.

⁽²⁾ EÜT C 51, 16.2.2001, lk 12–22.

⁽³⁾ ELT C 306, 10.12.2004, lk 6.

⁽⁴⁾ ELT C 161, 1.7.2005, lk 10.

⁽⁵⁾ ELT L 215, 5.8.2006, lk 31.

- (16) Siiski pöördus komisjon 2. oktoobril 2006 Itaalia alalise esinduse poole, et paluda täiendavat teavet.

Siiski selgitas Itaalia valitsus, et ta ei ole neid liine komisjoni käimasoleva uurimise tõttu veel kellelegi määranud.

- (17) Itaalia Vabariik esitas 6. oktoobril 2006 komisjoni täiendavatele küsimustele paljude üksikasjadega pika vastuse.

III. ANALÜÜS

1. Õiguslik raamistik

- (18) Brüsselis toimus 17. oktoobril 2006 komisjoni (üksus TREN.F.1) ja Itaalia ametiasutuste (transpordiministeerium, alaline esindus, Sardiinia valitsus ja ENAC) kohtumine.

- (19) See vastus kinnitas eelkõige, et järgmisi liine teenindatakse juba kooskõlas määruse artikli 4 lõike 1 punkti a alusel kehtestatud avaliku teenindamise kohustustega:

- Olbia–Rooma: Meridiana
- Olbia–Milano: Meridiana
- Alghero–Rooma: Air One
- Alghero–Milano: Air One
- Cagliari–Rooma: Air One ja Meridiana
- Cagliari–Milano: Air One ja Meridiana
- Cagliari–Bologna: Meridiana
- Cagliari–Torino: Meridiana
- Cagliari–Verona: Meridiana
- Olbia–Bologna: Meridiana

Kuid kuuel ülejäänud liinil ei nõustunud ükski lennuettevõtja määruse artikli 4 lõike 1 punktis a sätestatud korra kohaselt tegutsema. Itaalia Vabariik kavatseb seega läbi viia pakkumismenetluse kooskõlas artikli 4 lõike 1 punktiga d. Praeguseks valitud lennuettevõtjad on:

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

⁽¹⁾ Vt Itaalia Vabariigi 6. oktoobri ja 15. novembri 2006. aasta vastused ja ENACi 23. mai 2006. aasta pressiteade.

- (20) Avaliku teenindamise kohustuste eeskirjad on sätestatud määruses (EMÜ) nr 2408/92, milles on määratletud teenuste vaba osutamise põhimõtte rakendamise tingimused lennuliikluse valdkonnas.

- (21) Avaliku teenindamise kohustused määratletakse erandina määruse põhimõttest, mille kohaselt „lubab asjaomane liikmesriik/lubavad asjaomased liikmesriigid ühenduse lennuettevõtjatel kasutada liiklusõigusi ühendusesisestel lennuliinidel”. ⁽²⁾

- (22) Kohustuste kohaldamistingimused on määratletud artiklis 4. Kohustusi tõlgendatakse rangelt ning vastavalt mittekrimineerimise ning proportsionaalsuse põhimõtetele. Kohustused peavad olema kõnealuse artikli kriteeriumide alusel piisavalt põhjendatud.

- (23) Avaliku teenindamise kohustuste eeskirjas on ette nähtud, et liikmesriik võib seda kohaldada „regulaarlendude suhtes, mis suunduvad perifeerset või arengupiirkonda teenindavasse lennujaama või väheste lendudega lennuliinil piirkondlikku lennujaama, tingimusel, et neid lennuliine peetakse lennujaama piirkonna majandusliku arengu seisukohalt oluliseks, ning määral, mis on vajalik, et tagada sellel lennuliinil regulaarlendude asjakohane teenindamine, mis vastab pidevuse, regulaarsuse, veomahu ja hinnakujunduse kindlaksmääratud standarditele, millest lennuettevõtja üksnes kaubandushuvidest lähtudes kinni ei peaks”. ⁽³⁾

- (24) Liikmesriigid hindavad regulaarlendude piisavust, „võttes arvesse avalikku huvi, võimalust hakata uuesti kasutama teisi transpordiliike ja seda, kuivõrd need transpordiliigid suudavad vastata käsitletavatele transpordivajadustele, ning kõigi lennuliini teenindavate või teenindada kavatsevate lennuettevõtjate ühismõju”. ⁽⁴⁾

⁽²⁾ 23. juuli 1992. aasta määrus (EMÜ) nr 2408/92, artikli 3 lõige 1.
⁽³⁾ 23. juuli 1992. aasta määrus (EMÜ) nr 2408/92, artikli 4 lõike 1 punkt a.

⁽⁴⁾ 23. juuli 1992. aasta määrus (EMÜ) nr 2408/92, artikli 4 lõike 1 punkt b.

(25) Artikliga 4 on ette nähtud kaheosaline süsteem: esiteks (artikli 4 lõike 1 punkt a) võib asjaomane liikmesriik kehtestada avaliku teenindamise kohustuse ühel või mitmel lennuliinil, mis jäävad avatuks kõikidele ühenduse lennuettevõtjatele tingimusel, et kõnealustest kohustustest peetakse kinni. Juhul kui ükski lennuettevõtja ei taotle avaliku teenindamise kohustustega lennuliini teenindamist, võib liikmesriik järgmise sammuna (artikli 4 lõike 1 punkt d) piirata juurdepääsu kõnealusele lennuliinile, andes selle vaid ühele lennuettevõtjale kuni kolmeaastaseks ajavahemikuks, mida võib pikendada. Lennuettevõtja valitakse ühendusesisesel pakkumismenetluse teel. Väljavalitud lennuettevõtja võib sel juhul saada rahalist hüvitist avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest.

(26) Vastavalt artikli 4 lõikele 3 võib komisjon otsustada uurimise tulemusena liikmesriigi taotlusel või omal algatusel, kas avaldatud avaliku teenindamise kohustuse kohaldamist tuleb jätkata. Komisjon peab edastama oma otsuse nõukogule ja liikmesriikidele.

2. Liinide abikõlblikkus

(27) Itaalia Vabariik põhjendas avaliku teenindamise kohustuse kehtestamist Sardiinia arendamise vajadusega, et kompenseerida piirkonna saarelisest asendist põhjustatud probleeme.

(28) Lisaks on Sardiinia kohalik valitsus võtnud eesmärgiks soodustada oma elanike liikuvust. Tõepoolest, ühendus Sardiinia ja Itaalia mandriosa vahel on hooaegade lõikes ebaühtlane, samal ajal kui liikuvuse põhimõtte peaks andma Sardiinia elanikele kogu aasta jooksul piisavad liikumisvõimalused. Lisaks rõhutab Itaalia valitsus Sardiinia eri lennujaamade vahelisi nii kilomeetrite kui läbimisaja poolest suuri vahemaid piirkonna infrastruktuuriliste puudujääkide tõttu. Sellega põhjendab valitsus, miks peavad avaliku teenindamise kohustused hõlmama Sardiinia kolme lennujaama.

(29) Komisjon on seisukohal, et Sardiiniat võib vaadelda perifeerse piirkonnana seoses tema saarelise asukoha ja alternatiivsete transpordivõimaluste puudumisega.

(30) Samuti on Sardiinia mahajäämus võrreldes teiste Itaalia piirkondadega dokumentaalselt tõendatud: Sardiinia eraldatus, väike elanike arv ja suur väljaränne selgitavad saare majanduslikku mahajäämust, mis on võrreldav Mezzogiorno piirkonnaga.

(31) Komisjoni käsutuses oleva teabe põhjal ei sea analüüs kahtluse alla asjaomaste lennuliinide olulisust, mida Itaalia ametiasutused rõhutavad.

3. Avaliku teenindamise kohustuste piisavus

3.1. Üldtingimused

(32) Vastavalt määruse artikli 4 lõike 1 punktile a võivad liikmesriigid kehtestada avaliku teenindamise kohustusi vaid „määral, mis on vajalik, et tagada sellel lennuliinil regulaarlendude asjakohane teenindamine, mis vastab jätkuvuse, regulaarsuse, veomahu ja hinnakujunduse kindlaksmääratud standarditele, millest lennuettevõtja üksnes kaubandushuvidest lähtudes kinni ei peaks”.

(33) Teenuste piisavust hinnatakse, võttes arvesse määruse artikli 4 lõike 1 punktis b osutatud kriteeriume:

— avalik huvi;

— võimalus, eriti saarte piirkonnas, hakata uuesti kasutama teisi transpordiliike, ning nende transpordiliikide suutlikkust vastata käsitletavatele transpordivajadustele;

— kasutajatele pakutavad lennuhinnad ja -tingimused;

— kõigi lennuliini teenindavate või teenindada kavatsetavate lennuettevõtjate ühismõju.

(34) Lisaks peavad avaliku teenindamise kohustused vastama proportsionaalsuse ja mittediskrimineerimise põhimõtetele (vt näiteks Euroopa Kohtu 20. veebruari 2001. aasta otsus kohtuasjas C-205/99, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) jt versus Administración General del Estado, EKL 2001, lk I-01271).

(35) Käesoleval juhul on komisjon seisukohal, et Itaalia ametiasutuste esitatud teabe põhjal võib avaliku teenindamise kohustuse kehtestamine sageduse, lennumahu ja hindade osas osutada vajalikuks, et tagada piisav teenusepakkumine asjaomastel liinidel.

(36) Siiski leiab komisjon, et mõned ministri määrustega nr 35 ja 36 kehtestatud tingimused on alusetult piiravad või ebaproportsionaalsed.

3.2. Kohustus esitada 30 päeva jooksul nõusolek avaliku teenindamise kohustused vastu võtta

- (37) Ministri määrustes 35 ja 36 kehtestatud avaliku teenindamise kohustuste punkt 8 sätestab, et „lennuettevõtjad, kes kavatsevad käesolevas lisas esitatud avaliku teenindamise kohustused vastu võtta, peavad esitama ENACile asjakohase ametliku nõusoleku 30 päeva jooksul pärast kõnealuste kohustuste kehtestamist käsitleva komisjoni teatise avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*”. Tegelikult osutus see kohustus tingimuseks, mille alusel jätta välja isegi selline lennuettevõtja, kes esitas kõnealuse nõusoleku üks päev hiljem. Seega lennuettevõtja, kes ei teatanud selleks tähtjaks oma nõusolekust kõigi avaliku teenindamise kohustuse tingimustega, riskis sellest välja jäämisega kogu perioodiks.
- (38) Komisjon on seisukohal, et sellel tingimusel ei ole määruse artikli 4 lõike 1 punkti a kohaselt mingit õiguslikku alust ja see on põhjendamatult kitsendav. Määruse artikli 4 lõike 1 punkt a ei anna liikmesriikidele õigust piirata nende lennuettevõtjate arvu, kes võivad saada juurdepääsu lennuliinidele, vaid ainult kehtestada üldiselt avaliku teenindamise kohustused, mida kohaldatakse kõigi ettevõtjate suhtes, kes neil liinidel tegutsevad või soovivad tegutseda. Selline lennuettevõtjate arvu piiramine on võimalik ainult artikli 4 lõike 1 punkti d kohaselt.
- (39) Seega peab iga lennuettevõtja, kes soovib järgida määruse artikli 4 lõike 1 punkti a kohaselt kehtestatud avaliku teenindamise kohustusi, saama sellel liinil tegutseda, sõltumata sellest, millal ta kavatseb teenuseid pakkuma hakata. Juhul kui ükski lennuettevõtja ei ole kindlaksmääratud tähtjaks alustanud liinil regulaarseid lende kooskõlas määruse artikli 4 lõike 1 punkti a kohaselt kehtestatud avaliku teenindamise kohustustega, võib liikmesriik piirata juurdepääsu sellele liinile kooskõlas artikli 4 lõike 1 punktiga d. Kuid kui üks või mitu lennuettevõtjat on tähtaja jooksul tegevust alustanud, ei või liikmesriik sellel liinil tegutsemist keelata teistel lennuettevõtjatel, kes teatavad ükskõik millal pärast tähtaega oma kavatsusest tegevust alustada. Uute ettevõtjate lisandumine võib siiski nõuda igale lennuettevõtjale pandud avaliku teenindamise kohustuste kohandamist (vt jaotis 3.4).

3.3. Kohustus teenindada liini kolme aasta jooksul

- (40) Ministri määrustega nr 35 ja 36 kehtestatud avaliku teenindamise kohustuste punktis 5 on sätestatud, et „vastavalt määruse (EMÜ) nr 2408/92 artikli 4 lõike 1 punktile c tagab lennuettevõtja, kes võtab vastu avaliku

teenindamise kohustused, teenuse osutamise vähemalt 36 järjestikuse kuu jooksul ega tohi teenuse osutamist katkestada, ilma ENACi ja Sardiinia autonoomse piirkonna ametiasutusi sellest vähemalt kuus kuud ette teatamata”.

- (41) Minimaalse teenindamise perioodi nõue on käesoleval juhul kooskõlas artikli 4 lõike 1 punktiga c, milles on sätestatud, et „juhul kui teised transpordiliigid ei saa tagada piisavat ja katkematut teenindust, võivad asjaomased liikmesriigid panna avaliku teenindamise kohustusse nõude, et iga lennuliini teenindada kavatsev lennuettevõtja annab garantii, et ta teenindab lennuliini kindla ajavahemiku jooksul, mis täpsustatakse vastavalt avaliku teeninduse kohustuse teistele tingimustele”. Komisjon on seisukohal, et Sardiinia saarelise asendi ja kauguse tõttu mandrist ei taga teised transpordiliigid piisavat alternatiivset teenindust.
- (42) Siiski leiab komisjon, et ministri määrustega nr 35 ja 36 kehtestatud kolmeaastane minimaalne ajavahemik on ülemäärane ja ebaproportsionaalne.
- (43) Komisjon võib mõista vajadust tagada teenuse järjepidevus ja saada lennuettevõtjatel lubadus osutada teenust teatava aja jooksul. Siiski, nagu eespool märgitud, ei või avaliku teenindamise kohustuse rakendamise eest vastutavad asutused võimalikke kandidaate kõrvale jätta: avaliku teenindamise kohustused ilma ainukontsessiooni või hüvitiseta ei saa mingil juhul tuua kaasa lõplikku või pikaajalist turu sulgumist.
- (44) Võib olla õigustatud, et suure hooajalise kõikumisega liinide teenindamise kohustus kehtestatakse aasta teatavateks perioodideks. Sellistel liinidel võib lennuettevõtjatel olla kalduvus piirata või koondada oma pakkumine teatavatele nädalatele, mille kestel on sagedus teenuse tasuvuse tagamiseks piisav ja loobuda teenuse pakkumisest aasta teistel perioodidel. Komisjon leiab siiski, et sellises olukorras peaks proportsionaalsuse põhimõtte järgimine tooma kaasa selle, et ajavahemik, mille jooksul tuleb tagada katkematu teenindus artikli 4 lõike 1 punkti a kohaselt kehtestatud avaliku teenindamise kohustuse raames, ei tohiks ületada ühte aastat.
- (45) Lisaks on komisjon seisukohal, et see ajavahemik ei vabasta avaliku teenindamise kohustuse rakendamise eest vastutavat ametit teenindamise piisavuse perioodilise ümberhindamise vajadusest. Nagu allpool märgitud, peab selline ümberhindamine toimuma igal juhul siis, kui uus lennuettevõtja alustab või kavatseb alustada asjaomase liini teenindamist.

3.4. Liinide ja sageduste jaotamine ENACi poolt

- (46) Ministri määruste nr 35 ja 36 punkt 1 alapunktis 6 on sätestatud, et „eesmärgiga vältida liigset veomahtu, mis võib tekkida juhul, kui lennuliini teenindamise kohustuse võtavad vastu mitu lennuettevõtjat, ning võttes arvesse asjaomaste lennujaamade infrastruktuuriga seonduvaid piiranguid ja kohustusi, võtab ENAC pärast Sardiinia autonoomse piirkonna ametiasutustega konsulteerimist endale ülesande viia asjaomaste lennuettevõtjate tegevuskavad üldsuse huvides täielikku vastavusse avaliku teenindamise kohustustes lennuliikluse jaoks sätestatud tingimustega. Kõnealune tegevus peab põhinema liinide ja lendude jaotamisel asjaomaste lennuettevõtjate vahel ning võtma arvesse ka kõnealustel liinidel (või liinikoostustel) kahel eelmisel aastal korraldatud lendude arvu”.
- (47) Nende volituste kohaselt võib ENAC võtta vastu otsuse ja toetada kokkulepet mitme sama liini teenindava lennuettevõtja vahel. Sardiinia puhul jälgis ENAC teatavatest liinidest huvitatud ettevõtjate ümarlauda ja määras koos nendega kindlaks liikluse jaotumise.
- (48) Itaalia Vabariik kaitseb seda sekkumisvolitust, mis tema hinnangul tagab teenuse järjepidevuse, kaitstes avaliku teenindamise kohustusi ettenägematute olukordade eest seoses teiste ettevõtjate turuletuleku ja lahkumisega, kes võivad olla vähem huvitatud avaliku teenindamise kohustuste vastuvõtmisest ilma igasuguse hüvitiseta. Ta viitab eelkõige Lazio piirkonnakohtu 17. märtsi 2005. aasta otsusele, millele vastavalt oli „täiesti õiguspärane, et (2004. aasta) ministri määrus võib määrata stsenaariumi, mille kohaselt teenindab kõiki liine, mille kohta on kehtestatud avaliku teenindamise kohustus, mitu lennuettevõtjat, kes ei ole koondunud ja konkureerivad omavahel. Selline võimalus peab siiski olema selgelt sätestatud ja samal ajal peab olema minimaalne objektiivne kriteerium teenindusaegade eraldamiseks sõltuvalt avaliku teenindamise kohustuse vastu võtnud lennuettevõtjate arvust (üks, kaks või rohkem), et vältida pakku mist kahjustavat liigset veomahtu ja eelkõige selleks, et teenindusaegade eraldamine ei lõpeks suvalise kehtestamisega ja seega teenindamise ainuõigusega, mille ministri määrus on sõnaselgelt tagasi lükanud”.⁽¹⁾
- (49) Artikli 4 lõike 1 punkti a alusel kehtestatud avaliku teenindamise kohustustes tuleb arvestada kõiki lennuettevõtjaid, kes teenindavad või kavatsevad teenindada asjaomaseid liine. Seda kinnitab artikli 4 lõike 1 punkt b, mille kohaselt „liikmesriigid hindavad regulaarlendude piisavust, võttes arvesse kõigi lennuliini teenindavate või teenindada kavatsevate lennuettevõtjate ühismõju”.
- (50) Komisjon on seisukohal, et seda põhimõtet tuleb järgida mitte ainult avaliku teenindamise kohustuse kehtestamisel, vaid kogu selle kestuse jooksul. Iga kord, kui uus lennuettevõtja alustab või kavatseb alustada liini teenindamist, tuleb kohandada igale ettevõtjale avaliku teenindamise kohustusega kehtestatud lennumahtu ja sagedusi, nii et igal liinil pakutav lennumaht ja sagedused kokku ei ületaks piisava teenuse pakkumiseks rangelt vajalikku.
- (51) Kui tegemist on määruse artikli 4 lõike 1 punkti a alusel kehtestatud avaliku teenindamise kohustustega, ei ole lennuettevõtjad kohustatud tagama sagedusi või lennumahtu individuaalselt, vaid minimaalset teenindust võivad tagada kõik ettevõtjad kokku.
- (52) Komisjon tunnistab, et avaliku teenindamise kohustuste eest vastutaval asutusel võib olla vaja tagada, et sageduste ja lennumahtude koostõime võimaldab avaliku teenindamise kohustusi rahuldada. Siiski ei tohi kõnealune asutus mingil juhul piirata asjaomaste lennuettevõtjate võimalusi, kui nad soovivad osutada teenust avaliku teenindamise kohustustes nõutud sagedustest või lennumahust suuremas ulatuses, kuna need on vaid minimaalsed kohustused. Seega kuivõrd ENACi võetud eeskirjade eesmärk on takistada lennuettevõtjal täiendavate teenuste osutamist, on need alusetult piiravad ja määrusega vastuolus.
- (53) Siinkohal tervitab komisjon asjaolu, et Itaalia Vabariik kinnitas 15. novembri 2006. aasta kirjas, et tema ametiasutused hindavad korrapäraselt igal aastal olukorda uuesti ja analüüsivad nende ettevõtjate taotlusi, kes soovivad avaliku teenindamise kohustuse raames liine teenindada.⁽²⁾ Komisjon märgib, et Itaalia Vabariik kinnitas, et „miski ei keela liikmesriigil kontrollida (sealhulgas avaliku teenindamise kohustuste kohaldamise perioodil) avaliku teenindamise kohustuste piisavust ja vajalikkust ja neid muuta või tühistada, kui nende vajalikkust või õigustatust hiljem ei tunnistata”.⁽³⁾

⁽¹⁾ Lazio piirkonnakohtu 17. märtsi 2005. aasta otsus nr 2436.

⁽²⁾ Itaalia Vabariigi 15. novembri 2006. aasta kiri, lk 2.

⁽³⁾ Itaalia Vabariigi 15. novembri 2006. aasta kiri, lk 11.

3.5. Ühelt poolt Alghero–Rooma ja Alghero–Milano ja teiselt poolt Olbia–Rooma ja Olbia–Milano liinide ühendamine

- (54) Itaalia Vabariik põhjendab ühelt poolt Alghero–Rooma ja Alghero–Milano ja teiselt poolt Olbia–Rooma ja Olbia–Milano liinide ühendamist pakettidesse asjaoluga, et need liinid täiendavad üksteist ja on omavahel sõltuvad. Itaalia ametiasutuste sõnul iseloomustab neid liine liikluse väga suure hooajalisuse tõttu 2/3 aastast vähenenud liiklus. Arvestades, et liinidel ei ole ette nähtud mingit rahalist hüvitist, peavad ametiasutused lennuettevõtjatele tagama, et nende ettevõtmine on jätkusuutlik, vastasel juhul ei ole see majanduslikult atraktiivne. Seega tuleks rakendada „tegevuse omavahelise seotuse kasulikkude mõju“, mis võimaldab „talvehooajal nappi nõudluse tõttu masinate tagasipöördumist lähtepunkti“, samal ajal kui „liinide pakettideks ühendamine aitab äratada neid liine teenindada võivate lennuettevõtjate huvi“. Lisaks leiab Itaalia valitsus, et suveperioodiks vajalikku pakkumist saab paremini täita, teenindades korraga üht liinide gruppi. Lõpuks väidab Itaalia Vabariik, et määrus sätestab ise võimaluse nõudluse kõikumise korral kasutada ühendamist, näiteks ühe nädala raames. See ühendamine võimaldab seega kulutusi tagasi hoida ja võimsust optimeerida, vastates samal ajal täpselt nõudlusele. Seega ei ole kõnealune ühendamine turu piirang, vaid võib vastupidi ligi tõmmata rohkem ettevõtjaid.

- (55) Komisjon on seisukohal, et liinide ühendamine ei ole kooskõlas määruse artikli 4 lõike 1 punktidega a, b ja c. Neis sätetes ettenähtud avaliku teenindamise kohustuste sobivuse ja piisavuse kriteeriumid märgivad sõnaselgelt iga kord „lennuliini“ ning mitte kordagi liinide ühendamist. Sellest tuleb järeldada, et iga kriteeriumi peab hindama eraldi iga individuaalse lennuliini puhul.

- (56) Lisaks on selline tõlgendus kooskõlas proportsionaalsuse põhimõtte nõudmistega. Selline liinide ühendamine võimaldaks liikmesriikidel kehtestada avaliku teenindamise kohustusi liinidel, kus need ei ole piisava teenindamise tagamiseks vajalikud. Võimalus lennuliine ühendada esineb ainult artikli 4 lõike 1 punktis d, kus on märgitud, et õigus teenindada sellist lennuliini antakse avaliku pakkimise teel „kas ühe või mitme sellise lennuliini jaoks“. See sõnaselge märgi artikli 4 lõike 1 punktis d välistab aga sellise ühendamise kohaldamise võimaluse artikli 4 lõike 1 punktide a, b ja c raames. Just seetõttu, et ükski lennuettevõtja ei ole alustanud ega alustamas regulaarlande vastavalt avaliku teenindamise kohustusele, mis on sellel lennuliinil kehtestatud, võib liikmesriik

piirata juurdepääsu kõnealusele lennuliinile ühe lennuettevõtjaga kuni kolmeks aastaks ja algselt pakkimismenetluse, mis võib hõlmata lennuliinide rühma. Kokkuvõtteks võib mitme lennuliini ühendamist vaadelda kui vastust selgele turukrahhile ja kaudset hüvitist, mis nagu ka otsene hüvitis on vastuvõetav vaid artikli 4 lõike 1 punkti d raames. Mingil juhul ei või artikli 4 lõike 1 punkti a alusel kehtestatud avaliku teenindamise kohustuste puhul olla ühendamise eesmärk kahe eraldi lennuliini tasuvaks muutmine, et soodustada ühe või mitme lennuettevõtja tegevust.

- (57) Lisaks ei toetu Itaalia ametiasutuste esitatud selgitused konkreetsetele tehnilistele või majanduslikele arvulistele andmetele, mis võimaldaksid nende analüüsi kinnitada.

Neile võib vastuväidetena välja tuua järgmised asjaolud:

— nõutavate lennumahtude ja sageduste puhul tuleb arvestada iga lennuliini vajadusi ja mitte nii, et neid saaks saavutada tõhusamalt üksnes liinide ühendamise teel;

— selle ühendamisega seotud kohustused sageduse osas on nii olulised, et võivad kõrvale jätta suure hulga potentsiaalseid ettevõtjaid, kes sooviksid vastata avaliku teenindamise kohustusele ja teenindada Sardiinia liine, kuid kellel puudub asukoht ühes kahest linnast ja kes seetõttu jäävad ilma igasugusest võimalusest seda teenust osutada. Seega on ühendamise tulemuseks pigem turu sulgemine;

— on ilmne, et selliselt koondatud avaliku teenindamise kohustused võimaldavad soodsalt vastata vaid väiksel hulgal juba tegevust alustanud ettevõtjatel. Nii on avaliku teenindamise kohustuste kehtestamine jätnud kõrvale ettevõtjad, kes teenindavad või kavatsevad teenindada lennuliine Roomast ja Milanost mõlemasse asjaomasesse lennujaama, nimelt Olbiasse ja Algherosse. Isegi kui nad oleksid soovinud, ei oleks need lennuettevõtjad saanud esitada oma kandidatuuri, kuna see oleks nende tegevuse jaoks liiga kulukas. Sellised liinide ühendamisest jätavad seega kõrvale teised potentsiaalsed ettevõtjad.

Piirav mõju on seda olulisem, kui arvestada asjaomaste turgude ulatust (reisijate arv kokku aastal 2005 – Itaalia Vabariigi andmed)

— Olbia–Rooma ja Olbia–Milano: 731 349 (390 186 suvel ja 341 163 talvel).

— Alghero–Rooma ja Alghero–Milano: 502 820 reisijat (184 273 suvel ja 318 547 talvel).

Sellises olukorras on ebatõenäoline, et lennuliinid Itaalia kahe kõige suurema linna ning Olbia ja Alghero lennujaamade vahel Sardiinias oleksid nii ebaatraktiivsed, et need tuleks atraktiivsuse saavutamiseks ühendada.

- (58) Seetõttu leiab komisjon, et teatavate liinide pakettideks koondamine on määrusega kokkusobimatu ja alusetult piirav.

3.6. Soodushinnad isikutele, kes on Sardiinias sündinud, kuid ei ela seal

- (59) Ministri määrustes nr 35 ja 36 on nõutud, et lennuettevõtjad kohaldaksid soodushindu isikutele, kes on Sardiinias sündinud, kuid ei ela seal. Itaalia Vabariigi hinnangul hõlmab nende sätete kohaldamine maksimaalselt 220 000 isikut, ja reaalset umbes 110 000 isikut, kui arvestada, et 50 % neist teeb ühe reisi aastas.

- (60) Praktikas soodustab selline meede peamiselt itaalia rahvusest Euroopa kodanikke võrreldes teistest rahvustest kodanikega. Seega võib seda käsitleda *ilmse* diskrimineerimisena rahvuse alusel ja seega asutamislepinguga vastuolus olevana. Selline meede võiks avaliku teenindamise kohustuse raames olla vastuvõetav üksnes juhul, kui erinev kohtlemine põhineks asjaomase isiku rahvusest sõltumatutel kaalutlustel, mis oleksid objektiivsed ja proportsionaalsed riigisisese õigusega õiguspäraselt taotletava eesmärgiga.

- (61) Itaalia Vabariik aga selgitab, et meede on vajalik peamiselt selleks, et võimaldada Sardiinia väljarändajatel säilitada

side oma päritolukoha kultuurilise kogukonnaga. ⁽¹⁾ Isegi kui sellist eesmärki saaks pidada avaliku huvi õiguspäraseks eesmärgiks määruse artikli 4 lõike 1 punkti b alapunkti i tähenduses, on kõnealune meede siiski ilmselt ebaproportsionaalne. Esiteks kohaldatakse meedet kõigi Sardiinias sündinud, kuid seal mitte elavate isikute suhtes, ilma et oleks vaja tõendada näiteks olemasolevat perekondlikku sidet asjaomase isiku ja päritolupiirkonna vahel. Teiseks kohaldatakse meedet sõltumata iga väljarändaja rahalistest vahenditest. Kolmandaks, erinevalt Sardiinia elanikest, kes peavad teatavate põhiteenuste (haridus, tervishoid) saamiseks või Sardiinia arendamiseks vajalikeks majandustegevusteks suhteliselt sageli mandrile reisima, sõidavad väljarändajad Sardiiniasse vaid erandjuhul (maksimaalselt 50 % asjaomastest isikutest teevad Itaalia ametiasutuste andmetel ühe reisi aastas). Seega on nende juhuslike reiside kogukulu suhteliselt väike võrreldes Sardiinia elanike kuludega ja selle võiks enamikul juhtudel kergesti katta väljarändajate poolt, ilma et oleks vaja kasutada ministri määrustega nr 35 ja 36 ettenähtud vähendamist. Ning lõpuks, kuivõrd osal väljarändajatest ei ole vajalikke vahendeid, et maksta iga-aastase lennu eest Sardiiniasse, oleks sobivam ja vähem piirav meede pakkuda abi just sellistele väljarändajatele.

- (62) Neid asjaolusid arvestades leiab komisjon, et see säte on ebaproportsionaalne ja määrusega kokkusobimatu.

3.7. Kohaldamine kogu lennujaamasüsteemi suhtes

- (63) Ministri määrustes nr 35 ja 36 on nähtud ette, et avaliku teenindamise kohustuste kohaldamine Rooma ja Milano suunal hõlmab määruse II lisas esitatud vastavaid lennujaamade süsteeme tervikuna, nimelt:

— Fiumicino ja Ciampino lennujaamad Roomas;

— Linate, Malpensa ja Bergamo lennujaamad Milanos.

- (64) Meenutuseks, 2000. aasta avaliku teenindamise kohustused hõlmasid Rooma (Fiumicino) ja Milano lennujaamu. Milano lennujaamasüsteemi loomisel määruse artikli 8 ja II lisa kohaselt laiendas Itaalia avaliku teenindamise kohustuste rakendamist tervele asjaomasele lennujaamasüsteemile.

⁽¹⁾ Itaalia Vabariigi 6. oktoobri 2006. aasta kiri, lk 72–74.

- (65) Itaalia Vabariik põhjendas oma otsust vaid tehniliste asjaoludega, mis sundisid teda võtma automaatselt üle kõik lennujaamasüsteemid tervikuna. Siiski kinnitas ta, et avaliku teenindamise kohustused hõlmavad peamiselt Rooma–Fiumicino ja Milano–Linate lennujaamu, mida avaliku teenindamise kohustused vastuvõtnud ettevõtjad eelistavad nende läheduse tõttu asjaomase linnastu kesklinnale, mistõttu oli avaliku teenindamise kohustustes sätestatud, et „kooskõlas kehtivate teenindusaegadega tuleb vähemalt 50 % Sardiinia, Rooma ja Milano lennujaamade vahelistest lendudest korraldada Fiumicino ja Linate lennujaamade kaudu”.⁽¹⁾
- (66) Itaalia Vabariik väitis, et oli „objektiivselt tõendatud, et Fiumicino lennujaam Roomas ja Linate lennujaam Milanos on kasutajate jaoks kõige mugavamad, paremini teenindatavad ja atraktiivsemad sihtkohad, kuna need on kesklinnale kõige lähemad ja kõige parema ühendusega lennujaamad”. Samuti selgitas ta, et „selleks, et tagada parem ja enamiku kasutajate nõudmistele vastav teenindus, peeti asjakohaseks vältida võimalust, et avaliku teenindamise kohustused vastu võtnud lennuettevõtjad saaksid need lennujaamad täielikult kõrvale jätta, eelistades teisi (kasutajatele vähem mugavaid ja huvipakkuvaid) lennujaamu, mis kuuluvad samasse lennujaamasüsteemi.”.⁽²⁾
- (67) Lisaks selgub, et tegelikkuses toimuvad talvehooajal lennud ainult Fiumicino ja Linate lennujaamade kaudu.
- (68) Käesoleval juhul kahtleb komisjon sellise meetme vajalikkuses, kuna peab seda ebaproportsionaalseks taotletavate eesmärkidega võrreldes, milleks on tagada liikuvus mandri suunal ja territoriaalne ühtekuuluvus. Kõnealuse meetme otseseks tagajärjeks on võimalike lennuettevõtjate kõrvalejätmine, mõjutamata avaliku teenindamise kohustuste põhimõtet, ja see aitab kaasa turu lõplikule sulgemisele uutele ettevõtjatele kõige populaarsematel liinidel, eelkõige suvehooajal.
- (69) Itaalia Vabariik tunnistas siiski, et Malpensa suurlennujaam mängib olulist rolli rahvusvahelises lennuühenduses, samal ajal kui Ciampino ja Bergamo lennujaamad odavlenude pakkuvate lennuettevõtjate keskustena võimaldavad vastata ühenduse sotsiaalse ja majandusliku ühtekuuluvuse põhimõttele ning viia ellu Sardiinia sarnase saare puhul territoriaalse ühtekuuluvuse eesmärk kõigi Euroopa piirkondadega. Seetõttu kohustus Itaalia Vabariik muutma ministri määrust nr 35, et mitte kohaldada avaliku teenindamise kohustusi Malpensa, Bergamo ja Ciampino lennujaamadele.⁽³⁾
- (70) Komisjon on seisukohal, et see lubadus annab vastuse kahtlustele, mis võivad kerkida, ja et selline ministri määruse muudatus võimaldab vähendada olulisel määral avaliku teenindamise kohustustega pandud põhjendamatuid piiranguid, vastates Sardiinia liikuvuse vajadusele, kehtestamata samas asjaomastele turgudele ebaproportsionaalseid piiranguid.
- (71) Arvestades seda Itaalia Vabariigi lubadust, ei kavatse komisjon edasi arendada oma analüüsi kogu Rooma ja Milano lennujaamasüsteemide suhtes kohaldamise ebaproportsionaalsuse kohta, jättes endale võimaluse vajaduse korral käesolevate ja tulevaste avaliku teenindamise kohustuste puhul selle aspekti juurde tagasi pöörduda.
- #### IV. KOKKUVÕTE
- (72) Itaalia Vabariigi esitatud andmete põhjal ei sea komisjon kahtluse alla avaliku teenindamise kohustuste kohaldamise põhimõtet Sardiinia ja Itaalia mandriosa vahel, mis nii sageduse, lennumahu kui hindade osas võib osutada vajalikuks, et tagada piisav teenusepakkumine asjaomastel liinidel.
- (73) Siiski on komisjon seisukohal, et mõned Itaalia Vabariigi ministri määrustega nr 35 ja 36 kehtestatud tingimused on alusetult piiravad või ebaproportsionaalsed.
- (74) Komisjon leiab, et määruse artikli 4 lõike 1 punkti a alusel kehtestatud avaliku teenindamise kohustuste puhul eeldatakse, et igal lennuettevõtjal, kes kavatseb avaliku teenindamise kohustusi järgida, peab olema võimalus asjaomast liini teenindada, sõltumata sellest, millal ta kavatseb teenust osutama hakata. Seega on kandidatuuri esitamise tähtsaja kasutamine, et välistada automaatselt kõik ettevõtjad, kes esitavad oma kandidatuuri pärast seda tähtaega, alusetult piirav ja määrusega kokkusobimatu.
- (75) Kuigi võib tunduda õiguspärane näha ette teenuse osutamise kestus, leiab komisjon, et proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt peab see kestus olema mõistlikes piirides ning et artikli 4 lõike 1 punkti a alusel kehtestatud avaliku teenindamise kohustuste puhul ei tohi see ületada üht aastat.
- (76) Komisjon on seisukohal, et ENACile antud pädevused ettevõtjate tegevuse kooskõlastamisel liigse veomahu vältimiseks on alusetult piiravad ja määrusega kokkusobimatu.

⁽¹⁾ 24. märtsi 2006. aasta teatise punkt 1.2.

⁽²⁾ Itaalia Vabariigi 6. oktoobri 2006. aasta kiri, lk 78.

⁽³⁾ Itaalia Vabariigi 15. novembri 2006. aasta kiri, lk 3.

- (77) Komisjon märgib, et ühelt poolt Olbia–Rooma ja Olbia–Milano ja teiselt poolt Alghero–Rooma ja Alghero–Milano lennuliinide ühendamine pakettidesse on alusetult piirav ja määrusega kokkusobimatu.
- (78) Komisjon on seisukohal, et soodushindade kohaldamine Sardiinias sündinud, kuid seal mitte elavate isikute suhtes on ebaproportsionaalne ja määrusega kokkusobimatu.
- (79) Komisjon kahtleb avaliku teenindamise kohustuste kohaldamise vajalikkuses kogu Rooma ja Milano lennujaamasüsteemide suhtes, mida ta peab ebaproportsionaalseks võrreldes taotletavate eesmärkidega, milleks on tagada liikuvus mandri suunal ja territoriaalne ühtekuuluvus. Siiski, arvestades Itaalia Vabariigi lubadust muuta ministri määrust nr 35, et mitte kohaldada avaliku teenindamise kohustusi Malpensa, Bergamo ja Ciampino lennujaamadele, ei jätka komisjon oma analüüsi, jättes endale siiski võimaluse vajaduse korral praeguste ja tulevaste avaliku teenindamise kohustuste puhul selle aspekti juurde tagasi pöörduda,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

1. Itaalia Vabariik võib jätkata infrastruktuuri- ja transpordiministeeriumi 29. detsembri 2005. aasta määrustega nr 35 ja 36 (avaldatud 11. jaanuaril 2006 Itaalia ametlikus teatajas *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*) kehtestatud avaliku teenindamise kohustuste kohaldamist kokku 16 lennuliinil kolme Sardiinia lennuvälja ja peamiste Itaalia riiklike lennuväljade vahel, mis avaldati vastavalt 24. märtsil 2006 (ministri määrus nr 35) ja 21. aprillil 2006 (ministri määrus nr 36) *Euroopa Liidu Teatajas*, kooskõlas määruse (EMÜ) nr 2408/92 ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele artikli 4 lõike 1 punktile a, juhul kui järgitakse järgmisi tingimusi:

- a) igal lennuettevõtjal, kes kavatseb avaliku teenindamise kohustusi järgida, peab olema võimalus asjaomast liini teenindada, sõltumata sellest, millal ta teatab oma kavatsusest

- neid teenuseid osutama hakata ja sellest, kas see teatamine toimub ministri määrustes määratud 30päevase ajavahemiku sees või pärast seda;
- b) lennuettevõtjatele ei tohi avaliku teenindamise kohustuste raames ette näha teenuse osutamise kestust, mis ületab üht aastat;
- c) Itaalia ametiasutused peavad ümber hindama avaliku teenindamise kohustuse säilitamise vajadust konkreetsel liinil ning igale lennuettevõtjale pandud kohustuste taset alati, kui uus lennuettevõtja alustab liini teenindamist või teatab oma kavatsusest seda liini teenindada, ja igal juhul kord aastas;
- d) Itaalia ametiasutused ei tohi takistada lennuettevõtjatel asjaomaste liinide teenindamist avaliku teenindamise kohustustega sageduse ja lennumahu osas sätestatud miinimumnõuetest suuremas ulatuses;
- e) lennuettevõtjatel ei tohi olla kohustust pakkuda soodustariife Sardiinias sündinud isikutele, kes seal ei ela;
- f) Itaalia ametiasutused ei tohi seada õigust teenindada üht kahe linna vahelist lennuliini sõltuvusse kohustusest teenindada mõnda teist kahe linna vahelist lennuliini.

2. Itaalia Vabariik peab teavitama komisjoni käesoleva otsuse rakendamiseks võetud meetmetest hiljemalt 1. augustiks 2007.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Itaalia Vabariigile.

Brüssel, 23. aprill 2007

Komisjoni nimel
asepresident
Jacques BARROT