

KOMISJA

DECYZJA KOMISJI

z dnia 1 sierpnia 2006 r.

dotycząca wszczęcia postępowania wyjaśniającego przewidzianego w art. 4 ust. 3 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych

(notyfikowana jako dokument nr C(2006) 3516)

(2006/547/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych⁽¹⁾, w szczególności jego art. 4 ust. 3 i art. 12,

a także mając na uwadze, co następuje:

I. Fakty

(1) W dniach 27 stycznia i 28 lutego 2006 r. Republika Włoska przekazała Komisji zarządzenia nr 35 i 36 Ministra Infrastruktury i Transportu z dnia 29 grudnia 2005 r. (opublikowane w *Gazzetta Ufficiale* Republiki Włoskiej z dnia 11 stycznia 2006 r.) nakładające obowiązek użyteczności publicznej (PSO) na 16 tras pomiędzy Sycylią i głównymi krajowymi portami lotniczymi, a także zwróciła się do Komisji o opublikowanie zawiadomienia w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (EWG) nr 2408/92.

(2) W dniu 24 marca 2006 r. Komisja opublikowała zawiadomienie dotyczące obowiązku użyteczności publicznej nałożonego na mocy zarządzenia nr 35 („zawiadomienie z dnia 24 marca 2006 r.”)⁽²⁾ w odniesieniu do następujących 6 tras:

- Alghero–Rzym i Rzym–Alghero,
- Alghero–Mediolan i Mediolan–Alghero,
- Cagliari–Rzym i Rzym–Cagliari,
- Cagliari–Mediolan i Mediolan–Cagliari,
- Olbia–Rzym i Rzym–Olbia,
- Olbia–Mediolan i Mediolan–Olbia.

(3) W dniu 21 kwietnia 2006 r. Komisja opublikowała inne zawiadomienie dotyczące obowiązku użyteczności publicznej nałożonego na mocy zarządzenia nr 36 („zawiadomienie z dnia 21 kwietnia 2006 r.”)⁽³⁾ w odniesieniu do następujących 10 tras:

- Alghero–Bologna i Bologna–Alghero,
- Alghero–Turyn i Turyn–Alghero,
- Cagliari–Bologna i Bologna–Cagliari,
- Cagliari–Turyn i Turyn–Cagliari,
- Cagliari–Florencja i Florencja–Cagliari,
- Cagliari–Werona i Werona–Cagliari,
- Cagliari–Neapol i Neapol–Cagliari,
- Cagliari–Palermo i Palermo–Cagliari,
- Olbia–Bologna i Bologna–Olbia,
- Olbia–Werona i Werona–Olbia.

⁽¹⁾ Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 8. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1882/2003 (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

⁽²⁾ Dz.U. C 72 z 24.3.2006, str. 4.

⁽³⁾ Dz.U. C 93 z 21.4.2006, str. 13.

- (4) Główne cechy obowiązku użyteczności publicznej (PSO) opublikowanego w dwóch zawiadomieniach to:
- Każda z 10 tras opublikowanych w zawiadomieniu z dnia 21 kwietnia 2006 r. wraz z nałożonym na nie obowiązkiem użyteczności publicznej musi zostać przyjęta przez poszczególnych zainteresowanych przewoźników jako integralna całość.
 - Dwie trasy Alghero–Rzym i Alghero–Mediolan (łącznie) i dwie trasy Olbia–Rzym i Olbia–Mediolan (łącznie) stanowią jeden pakiet, który musi zostać zaakceptowany przez poszczególnych zainteresowanych przewoźników jako integralna całość, bez żadnej rekompensaty w jakiegokolwiek formie. Trasy Cagliari–Rzym i Cagliari–Mediolan muszą zostać zaakceptowane przez poszczególnych zainteresowanych przewoźników jako integralna całość, bez żadnej rekompensaty w jakiegokolwiek formie.
 - Każdy przewoźnik indywidualny (lub przewoźnik główny), który przyjmuje obowiązek użyteczności publicznej musi przedstawić należyte zabezpieczenie eksploatacyjne w celu zagwarantowania właściwego wykonywania i ciągłości usług. Zabezpieczenie powinno stanowić przynajmniej 5 % całkowitego szacowanego obrotu, określonego przez włoski Krajowy Urząd Lotnictwa Cywilnego (ENAC), z tytułu świadczenia regularnych usług lotniczych w ramach pakietu przedmiotowych tras. Zabezpieczenie wpłaca ENAC, który wykorzysta je celem zagwarantowania ciągłości usług w przypadku nieuzasadnionego odstąpienia od wykonywania usług. Zabezpieczenie będzie składać się w 50 % z pierwszego poręczenia bankowego płatnego na żądanie, a w pozostałych 50 % z poręczenia ubezpieczeniowego. W celu uniknięcia nadmiernej podaży, która mogłaby wystąpić w przypadku przyjęcia obsługi trasy objętej obowiązkiem przez większą liczbę przewoźników, ze względu na ograniczenia i uwarunkowania infrastrukturalne istniejące w poszczególnych portach lotniczych, ENAC, po zapoznaniu się z opinią Autonomicznego Regionu Sardynii, ma obowiązek podjęcia interwencji w ochronie interesu publicznego, polegającej na kontrolowaniu programów operacyjnych przewoźników przyjmujących obowiązki, w celu ich odpowiedniego dostosowania do właściwych wymogów przewozowych leżących u podstaw nałożonych obowiązków. Interwencja taka powinna doprowadzić do równomiernego rozłożenia tras i częstotliwości wśród przewoźników, którzy przyjęli obowiązki, na podstawie natężenia ruchu na poszczególnych trasach (lub parach tras), odnotowanego dla każdego przewoźnika w ciągu dwóch poprzednich lat.
 - Minimalna częstotliwość lotów, rozkłady lotów i zdolność przewozowa w odniesieniu do każdej trasy opisane są w rozdziale „2. ORGANIZACJA OBOWIĄZKU UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ” według zawiadomień z dnia 24 marca 2006 r. i 21 kwietnia 2006 r.
 - Minimalna zdolność przewozowa używanych statków powietrznych jest opisana w rozdziale „3. RODZAJ STATKU POWIETRZNEGO EKSPLOATOWANEGO NA KAŻDEJ TRASIE” według zawiadomień z dnia 24 marca 2006 r. i 21 kwietnia 2006 r.
 - Struktura cen w odniesieniu do wszystkich odnoszonych tras jest opisana w rozdziale „4. CENY” według zawiadomień z dnia 24 marca 2006 r. i 21 kwietnia 2006 r. W szczególności, w odniesieniu do istnienia obniżonych stawek, pkt 4.8 obu zawiadomień stanowi, że przewoźnicy obsługujący przedmiotowe trasy mają prawny obowiązek stosowania taryf ulgowych (jak określono w rozdziale „4. CENY”) w odniesieniu do osób urodzonych na Sardynii, nawet jeśli Sardynia nie jest obecnie ich miejscem zamieszkania.
 - Zgodnie z zarządzeniem nr 35 przesłanym Komisji w dniu 29 grudnia 2005 r., opublikowanym w *Gazzetta Ufficiale Repubblica Włoskiej* w dniu 11 stycznia 2006 r. i w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w dniu 24 marca 2006 r. nałożony na przedmiotowe trasy obowiązek użyteczności publicznej stosuje się od dnia 31 marca 2006 r. do dnia 30 marca 2009 r. Jednakże w dniu 28 lutego 2006 r. władze Włoch poinformowały Komisję o przyjęciu w dniu 23 lutego 2006 r. zarządzenia zmieniającego wyżej wymienione daty na 2 maja 2006 r. i 1 maja 2009 r. (pismo Stałego Przedstawicielstwa z protokołem nr 2321). Daty te zostały następnie opublikowane w *Dzienniku Urzędowym*.
 - Zgodnie z zarządzeniem nr 36 przesłanym Komisji w dniu 29 grudnia 2005 r., opublikowanym w *Gazzetta Ufficiale Repubblica Włoskiej* w dniu 11 stycznia 2006 r. i w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w dniu 21 kwietnia 2006 r. daty ważności obowiązku użyteczności publicznej nałożonego na przedmiotowe trasy zostaną ustalone w przyszłości. Z tego względu publikacja w *Dzienniku Urzędowym* nie zawierała żadnych ostatecznych dat rozpoczęcia i zakończenia nałożenia obowiązku użyteczności publicznej.

- Przewoźnicy, którzy mają zamiar przyjąć obowiązek użyteczności publicznej, powinni przedłożyć właściwemu organowi Włoch formalne potwierdzenie w ciągu trzydziestu dni po opublikowaniu zawiadomienia w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
- (5) Należy zauważyć, że przed nałożeniem obowiązku użyteczności publicznej, przedmiotu niniejszej decyzji, Republika Włoch nałożyła obowiązek użyteczności publicznej na sześć tras między portami lotniczymi Sardynii oraz Rzymu i Mediolanu na mocy zarządzeń z dnia 1 sierpnia 2000 r. i 21 grudnia 2000 r. Wyżej wymieniony obowiązek został opublikowany w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* w dniu 7 października 2000 r.⁽¹⁾ („zawiadomienie z dnia 7 października 2000 r.”) Zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. d) rozporządzenia (EWG) nr 2408/92 przedmiotowe trasy zostały objęte przetargiem mającym na celu wyłonienie przewoźników upoważnionych do wyłącznej obsługi tych tras wraz z rekompensatą finansową⁽²⁾.
- (6) Do obsługi tras w ramach obowiązku użyteczności publicznej upoważnieni są następujący przewoźnicy:
- Alitalia na trasie: Cagliari–Rzym,
- Air One na trasach: Cagliari–Mediolan, Alghero–Mediolan i Alghero–Rzym,
- Meridiana na trasach: Olbia–Rzym i Olbia–Mediolan.
- (7) Uzgodnienia te zostały zastąpione przez obowiązek użyteczności publicznej nałożony na mocy włoskiego zarządzenia z dnia 8 listopada 2004 r. i opublikowany w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* z dnia 10 grudnia 2004 r. („zawiadomienie z dnia 10 grudnia 2004 r.”)⁽³⁾. W następstwie decyzji Trybunału Administracyjnego regionu Lazio z dnia 17 marca 2005 r., która częściowo unieważniła zarządzenie z dnia 8 listopada 2004 r. władze Włoch poinformowały Komisję, że „zawiesiły” ten obowiązek. Zawiadomienie informujące o tym zostało opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w dniu 1 lipca 2005 r.⁽⁴⁾. W dniu 6 grudnia 2005 r. władze Włoch poinformowały Komisję, że zarządzenie z dnia 8 listopada 2004 r. zostało uchylone z mocą od dnia 15 listopada 2004 r.
- (8) W dniu 28 lutego 2006 r. władze Włoch poinformowały Komisję o przyjęciu w dniu 23 lutego 2006 r. zarzą-

dzenia zmieniającego zarządzenie nr 35 z dnia 29 grudnia 2005 r., przy czym zarządzenia z dnia 1 sierpnia 2000 r. i 21 grudnia 2000 r. zostały uchylone od dnia 2 maja 2006 r.

- (9) W komunikacie przekazanym Komisji z dnia 22 marca 2005 r. władze Włoch oświadczyły, że obowiązek użyteczności publicznej (PSO) opublikowany w zawiadomieniu z dnia 7 października 2000 r. jest stosowany „na zasadzie dobrowolności”. Wtedy to władze Włoch po raz pierwszy poinformowały Komisję, że wspomniany obowiązek użyteczności publicznej ma wciąż zastosowanie.

II. Zasadnicze elementy zasad dotyczących obowiązku użyteczności publicznej

- (10) Zasady dotyczące obowiązku użyteczności publicznej są ustanowione w rozporządzeniu (EWG) nr 2408/92 („rozporządzenie”), które określa warunki stosowania zasady swobodnego świadczenia usług w sektorze transportu lotniczego.
- (11) Obowiązek użyteczności publicznej określa się jako odstępstwo od zasady rozporządzenia, według której „z zastrzeżeniem niniejszego rozporządzenia zainteresowane państwo członkowskie (państwa członkowskie) udziela (udzielają) wspólnotowym przewoźnikom lotniczym upoważnienia na wykonywanie prawa przewozowego na trasach wewnątrz Wspólnoty”⁽⁵⁾.
- (12) Warunki jego nałożenia określone są w art. 4. Podlegają one ścisłej interpretacji i są zgodne z zasadami niedyskryminacji i proporcjonalności. Powinny być one odpowiednio uzasadnione na podstawie kryteriów przedstawionych w tym samym artykule.
- (13) Ścisłe rzecz biorąc, zasady dotyczące obowiązku użyteczności publicznej przewidują, że państwo członkowskie może nałożyć obowiązek wykonywania regularnych usług lotniczych na port lotniczy obsługujący region peryferyjny lub rozwijający się na jego terytorium lub na trasy drugorzędne do dowolnego regionalnego portu lotniczego, pod warunkiem że trasy te zostały uznane za żywotnie ważne dla gospodarczego rozwoju regionu, w którym położony jest port lotniczy, i w zakresie koniecznym dla zapewnienia odpowiedniego świadczenia na tej trasie regularnych usług lotniczych odpowiadających ustalonym normom dotyczącym ciągłości, regularności, zdolności przewozowej i cen, których przewoźnik nie spełniłby gdyby brał pod uwagę wyłącznie swój interes handlowy.

⁽¹⁾ Dz.U. C 284 z 7.10.2000, str. 16.

⁽²⁾ Dz.U. C 51 z 16.2.2001, str. 22.

⁽³⁾ Dz.U. C 306 z 10.12.2004, str. 6.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 161 z 1.7.2005, str. 10.

⁽⁵⁾ Artykuł 3 ust. 1 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92.

- (14) Odpowiedniość regularnych usług lotniczych jest ustalana przez państwa członkowskie z uwzględnieniem interesu publicznego, możliwości korzystania z innych form transportu i ich zdolności do pokrycia określonych potrzeb oraz połączonego wyniku obsługi przedmiotowej trasy przez wszystkich przewoźników lotniczych obsługujących lub mających zamiar obsługiwać dane połączenie.
- (15) Artykuł 4 przewiduje mechanizm składający się z dwóch etapów: w pierwszym etapie (art. 4 ust. 1 lit. a)) zainteresowane państwo członkowskie nakłada obowiązek użyteczności publicznej w odniesieniu do jednej lub wielu tras, które pozostają otwarte dla wszystkich przewoźników wspólnotowych, pod warunkiem przestrzegania obowiązków. Jeżeli żaden przewoźnik nie wyrazi zamiaru obsługi trasy objętej obowiązkiem użyteczności publicznej, wówczas państwo członkowskie może przystąpić do drugiego etapu (art. 4 ust. 1 lit. d)), który polega na ograniczeniu dostępu do tej trasy dla jednego przewoźnika na maksymalny okres trzech lat z możliwością przedłużenia. Przewoźnik wybierany jest na podstawie przetargu wspólnotowego. Wybrany przewoźnik może otrzymać rekompensatę finansową za obsługę danej trasy zgodnie z obowiązkiem użyteczności publicznej.
- (16) Na mocy art. 4 ust. 3 Komisja jest uprawniona do podejmowania decyzji, po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego na wniosek danego państwa członkowskiego bądź z własnej inicjatywy, celem stwierdzenia czy opublikowany obowiązek użyteczności publicznej powinien wciąż mieć zastosowanie. Komisja przekazuje swoją decyzję Radzie oraz państwom członkowskim. Każde państwo członkowskie może przekazać sprawę do Rady, która, stanowiąc większością kwalifikowaną, może podjąć inną decyzję.
- III. Elementy budzące poważne wątpliwości co do zgodności obowiązku użyteczności publicznej nałożonego na trasy pomiędzy portami lotniczymi na Sardynii a głównymi krajowymi portami lotniczymi, z art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92**
- (17) Artykuł 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia wymienia pewną liczbę kryteriów zbiorczych, które muszą zostać spełnione w przypadku zamiaru nałożenia obowiązku użyteczności publicznej:
- Rodzaj kwalifikujących się tras: trasy do portu lotniczego obsługującego region peryferyjny lub rozwijający się na terytorium danego państwa członkowskiego lub drugorzędne trasy lotnicze do dowolnego regionalnego portu lotniczego na terytorium państwa,
 - Połączenie musi zostać uznane za żywotnie ważne dla gospodarczego rozwoju regionu, w którym położony jest port lotniczy,
 - Należy przestrzegać zasady odpowiedniości ocenianej z uwzględnieniem faktu istnienia innych rodzajów transportu lub połączeń zastępczych.
- (18) Ponadto obowiązek użyteczności publicznej musi być realizowany zgodnie z podstawowymi zasadami proporcjonalności i niedyskryminacji (patrz np. orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości z dnia 20 lutego 2001 r. w sprawie C-205/99, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) i inni przeciwko Administración General del Estado, [2001] Zb.Orz. str. I-01271).
- (19) W danym przypadku zawiadomienia nakładające obowiązki użyteczności publicznej opublikowane w Dzienniku Urzędowym na wniosek Republiki Włoskiej, zawierają kilka zapisów, które budzą poważne wątpliwości co do ich zgodności z art. 4 rozporządzenia. W szczególności:
- Nie dostarczono żadnych stosownych wyjaśnień w celu uzasadnienia właściwości i proporcjonalności obowiązku użyteczności publicznej w związku z realizowanym celem.
 - Nie można zdecydowanie stwierdzić, że połączenia objęte obowiązkiem użyteczności publicznej mają żywotne znaczenie dla rozwoju gospodarczego tych regionów Sardynii, w których położone są przedmiotowe porty lotnicze; uwzględniając w szczególności:
 - charakter i liczbę przedmiotowych tras,
 - obecność zastępczych połączeń lotniczych pozwalających na zapewnienie adekwatności i ciągłości połączeń z przedmiotowymi portami lotniczymi przy zastosowaniu głównych włoskich platform tranzytowych, połączonych w zadowalającym stopniu z Sardynią,
 - stosunek między PSO i ruchem lotniczym pomiędzy różnymi portami lotniczymi obsługującymi nowe trasy.

- (20) Wymóg obsługi 6 tras objętych obowiązkiem użyteczności publicznej przez zainteresowanych przewoźników w pakiecie może stanowić szczególnie znaczące ograniczenie zasady swobodnego świadczenia usług. Wydaje się, że nie ma on żadnej podstawy w art. 4 ust. 1 rozporządzenia i mógłby naruszać zasady proporcjonalności i niedyskryminacji; w szczególności:
- brak dowodów na to, że zgrupowanie wszystkich wspomnianych tras ma żywotne znaczenie dla rozwoju gospodarczego tych regionów Sardynii, w których położone są przedmiotowe porty lotnicze,
 - brak jakiegokolwiek oczywistej podstawy prawnej lub uzasadnienia operacyjnego dla takich zgrupowań (np. pod względem lokalizacji geograficznej przedmiotowych portów lotniczych), zważywszy że nałożenie odnosi się do obowiązku użyteczności publicznej bez rekompensaty,
 - ryzyko nieuzasadnionej dyskryminacji przewoźników, ponieważ jedynie najwięksi będą w stanie obsługiwać trasy na podanych warunkach.
- (21) Jeżeli kilku przewoźników lotniczych wyrazi zgodę na obsługę trasy objętej obowiązkiem użyteczności publicznej pkt 1.6 obu zawiadomień przewiduje możliwość „interwencji” ENAC w celu uniknięcia „nadwyżki zdolności przewozowej” poprzez „rozdzielenie tras i częstotliwości” wśród przedmiotowych przewoźników, co wydaje się nie mieć podstawy w art. 4 ust. 1 rozporządzenia i mogłoby pozostawać w sprzeczności z art. 3 ust. 1 tak długo jak środki te ograniczają swobodę wyboru obsługiwanych tras i częstotliwości przez każdego przewoźnika. Ponadto istnienie „nadwyżki zdolności przewozowej” mogłoby wskazywać na to, że interwencja regulacyjna nie jest konieczna dla zagwarantowania pokrycia podstawowego zapotrzebowania przez przewoźników.
- (22) Wymóg stosowania taryf ulgowych względem pasażerów jedynie ze względu na ich miejsce urodzenia (w tym przypadku Sardynia), o którym mowa w pkt. 4.8 obu zawiadomień, wydaje się nie mieć uzasadnienia prawnego i może stanowić przypadek bezprawnej pośredniej dyskryminacji opartej na narodowości (patrz na przykład sprawa C-388/01, Komisja przeciwko Włochom [2003] Zb.Orz. str. I-00721).
- (23) Nie dostarczono żadnych stosownych wyjaśnień w celu uzasadnienia dlaczego:
- struktury cen są tak różne w porównaniu z obowiązkiem użyteczności publicznej opublikowanym w zawiadomieniu z dnia 10 grudnia 2004 r. Stwierdza się, że odniesienia do Rzymu i Mediolanu należy rozumieć jako odniesienia do odnośnych systemów portów lotniczych tych miast, co oznacza że przewoźnicy, którzy nie przyjęli PSO nie mogą obsługiwać połączeń z portów lotniczych w ramach tych systemów,
 - 50 % połączeń między portami lotniczymi Sardynii a Rzymem i Mediolanem muszą być obsługiwane z i do Fiumicino oraz z i do Mediolanu.

IV. Postępowanie

- (24) Pomimo apeli ze strony Komisji zwracających uwagę władz Włoch na powyższe problemy i wyrażających wątpliwości co do zgodności zawiadomień nakładających obowiązek użyteczności publicznej z rozporządzeniem, Republika Włoska podjęła decyzję o ich opublikowaniu.
- (25) Zaraz po ich opublikowaniu kilka zainteresowanych stron skontaktowało się z Komisją w celu nieformalnego wyrażenia obaw i skarg dotyczących nieproporcjonalnego i dyskryminującego charakteru obowiązków użyteczności publicznej.
- (26) W świetle powyższego i na mocy art. 4 ust. 3 rozporządzenia Komisja może prowadzić postępowanie wyjaśniające w celu stwierdzenia czy nałożenie obowiązku użyteczności publicznej bezzasadnie ogranicza rozwój jednej lub więcej tras; pozwoli to ustalić czy obowiązek ten powinien być dalej nakładany na przedmiotowe trasy.
- (27) W dniu 9 marca 2006 r. Komisja zwróciła się z prośbą do władz Włoch, zgodnie z art. 12 rozporządzenia, o dostarczenie pewnych informacji dotyczących przedmiotowych obowiązków użyteczności publicznej. Odpowiedź przekazana przez władze Włoch w dniu 22 marca 2006 r. była niepełna,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Komisja będzie prowadzić postępowanie wyjaśniające zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92, w celu określenia czy obowiązek użyteczności publicznej nałożony na trasy między portami lotniczymi Sardynii a głównymi krajowymi portami lotniczymi, opublikowany na wniosek Republiki Włoskiej w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* C 72 z dnia 24 marca 2006 r. i C 93 z dnia 21 kwietnia 2006 r. powinien dalej obowiązywać w odniesieniu do tych tras.

Artykuł 2

1. Republika Włoska przekazuje Komisji w ciągu miesiąca po notyfikacji niniejszej decyzji wszystkie informacje konieczne do zbadania zgodności obowiązków użyteczności publicznej, o których mowa w art. 1 z art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92.

2. W szczególności należy przekazać następujące dokumenty:

- Szczegółowe wyjaśnienie celów społeczno-ekonomicznych realizowanych poprzez nałożenie obowiązków użyteczności publicznej, o których mowa w art. 1 oraz uzasadnienie adekwatności i proporcjonalności takich obowiązków dla osiągnięcia tych celów, w szczególności dotyczących dziesięciu nowych tras nieobjętych zawiadomieniem z dnia 7 października 2000 r.
- Szczegółowe wyjaśnienie sposobu praktycznego wdrożenia środków przewidzianych w pkt 1.6 dwóch zawiadomień, o których mowa w art. 1 podjętych w celu zapobiegania „nadwyżce zdolności przewozowej”, którą mogłoby spowodować wyrażenie zgody na obsługę trasy objętej obowiązkiem użyteczności publicznej przez kilku przewoźników, oraz uzasadnienie tych środków na mocy art. 4 ust. 1 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92.
- Analizę prawną w świetle prawa Wspólnoty, uzasadniającą różne warunki wykonywania obowiązków użyteczności publicznej, o których mowa w art. 2, a zwłaszcza:
 - uzasadnienie stosowania taryf ulgowych względem osób urodzonych na Sardynii, nawet jeżeli Sardynia nie jest ich miejscem zamieszkania, w szczególności mając na uwadze już istniejące dostępne zniżki na loty dla studentów, którzy należą do tej kategorii pasażerów,
 - wyjaśnienie, w jaki sposób warunek urodzenia na Sardynii kwalifikujący do uzyskania taryfy ulgowej będzie stosowany w praktyce,
 - uzasadnienie wymogu zapewnienia należytego zabezpieczenia eksploatacyjnego i sposób ustalania jego wysokości,
 - uzasadnienie różnicy między nowymi strukturami cen a strukturami nałożonymi przez obowiązki użyteczności publicznej opublikowane w dniu 10 grudnia 2004 r.,
 - wyjaśnienie powodów stosowania obowiązków użyteczności publicznej w odniesieniu do systemów portów lotniczych Rzymu i Mediolanu zamiast w odniesieniu do indywidualnych portów lotniczych w ramach tych systemów oraz wyjaśnienie powodów obsługi 50 % połączeń między portami lotniczymi Sardynii oraz Rzymem i Mediolanem z i do Fiumicino oraz z i do Mediolanu-Linate,
 - podstawę prawną i uzasadnienie grupowania następujących dwóch zestawów tras w pakiety:
 - Alghero–Rzym, Rzym–Alghero, Alghero–Mediolan i Mediolan–Alghero, oraz
 - Olbia–Rzym, Rzym–Olbia, Olbia–Mediolan i Mediolan–Olbia.
 - Szczegółową analizę powiązań gospodarczych pomiędzy regionami Sardynii i innymi regionami Włoch, w których zlokalizowane są porty lotnicze objęte obowiązkami użyteczności publicznej, o których mowa w art. 1.
 - Szczegółową analizę obecnej podaży na transport lotniczy między portami lotniczymi Sardynii i innymi portami lotniczymi Włoch objętymi obowiązkami użyteczności publicznej, o których mowa w art. 1, w tym podaży na loty z międzylądowaniem oraz wskazanie daty wejścia w życie zarządzenia nr 36.
 - Szczegółową analizę dostępności innych rodzajów transportu oraz zdolności pokrycia przez nie zapotrzebowania transportowego.

— Analizę obecnego popytu na każde połączenie lotnicze objęte tymi obowiązkami, w tym prognozy dotyczące kosztów obsługi połączeń (pasażerski ruch lotniczy, transport towarowy, prognozy finansowe, itp.) przekazane przez przewoźnika lub przewoźników.

— Dokładny opis czasu lotu i częstotliwości połączeń, aby odbyć drogę pomiędzy poszczególnymi portami lotniczymi na Sardynii, których dotyczą wspomniane obowiązki.

— Opis, na dzień notyfikacji niniejszej decyzji, sytuacji dotyczącej wykonywania usług zgodnie z obowiązkami oraz wskazanie tożsamości przewoźnika/przewoźników świadczącego/świadczących usługi w ramach systemu PSO.

— Ewentualne odwołania już skierowane do sądów krajowych na dzień notyfikacji niniejszej decyzji oraz stan prawny dotyczący zawiadomienia o nałożeniu obowiązku użyteczności publicznej.

— Wyjaśnienie czy obowiązki użyteczności publicznej opublikowane w zawiadomieniu z dnia 7 października 2000 r. mają wciąż zastosowanie po zawieszeniu i uchyleniu obowiązków opublikowanych w zawiadomieniu z dnia 10 grudnia 2004 r. (jeśli tak na jakiej podstawie prawnej) i jakie są powody niepoinformowania o tym Komisji przez władze Włoch w trybie natychmiastowym.

Artykuł 3

1. Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Włoskiej.
2. Niniejsza decyzja zostanie opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Brukseli, dnia 1 sierpnia 2006 r.

W imieniu Komisji
Jacques BARROT
Wiceprzewodniczący