

II

(Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare nu este obligatorie)

DECIZII

COMISIE

DECIZIA COMISIEI

din 23 aprilie 2007

privind impunerea de obligații de serviciu public pe anumite rute din și către Sardinia în conformitate cu articolul 4 din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare

[notificată cu numărul C(2007) 1712]

(Numai textul în limba italiană este autentic)

(2007/332/CE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

(2) În scrisoarea sa din 28 februarie 2006, Republica Italiană preciza următoarele:

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

— că Decretul numărul 36 a fost modificat prin decretul din 8 februarie 2006 privind frecvența, orarul și capacitatea rutei Cagliari-Torino;

având în vedere Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare ⁽¹⁾, în special articolul 4 alineatul (3),

— că solicita de asemenea publicarea în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* seria C a unui aviz indicând că, în conformitate cu obligațiile de serviciu public impuse și fără a cere o compensație financiară, a fost prevăzut că, în cazul în care, în termen de 30 de zile de la publicarea obligațiilor de serviciu public, niciun operator de transport aerian nu a acceptat să presteze servicii de transport aerian regulat pe fiecare rută prevăzută în Decretul nr. 36, Italia poate, în cadrul procedurii prevăzute la articolul 4 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului, limita accesul la fiecare dintre aceste rute la un singur operator de transport aerian și poate acorda, prin lansarea unei invitații de depunere a ofertelor, dreptul de prestare a acestor servicii în conformitate cu dispozițiile regulamentului respectiv.

întrucât:

I. FAPTE

(1) La 27 ianuarie și 28 februarie 2006, Republica Italiană a transmis Comisiei Decretele numerele 35 și 36 ale Ministerului Infrastructurii și Transporturilor din 29 decembrie 2005 (publicate în *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* din 11 ianuarie 2006) („Decretele nr. 35 și 36”), care prevăd obligațiile de serviciu public („OSP”) pe un total de 16 rute care asigură legătura dintre cele trei aeroporturi din Sardinia și mai multe aeroporturi naționale din Italia continentală, și solicită Comisiei să publice un aviz în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare („regulamentul”).

(3) La 24 martie 2006, Comisia a publicat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽²⁾ o comunicare privind OSP prevăzute în Decretul nr. 35 pentru următoarele 6 rute:

- Alghero-Roma și Roma-Alghero
- Alghero-Milano și Milano-Alghero
- Cagliari-Roma și Roma-Cagliari

⁽¹⁾ JO L 240, 24.8.1992, p. 8. Regulament, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1791/2006 (JO L 363, 20.12.2006, p. 1).

⁽²⁾ JO C 72, 24.3.2006, p. 4.

- Cagliari-Milano și Milano-Cagliari
 - Olbia-Roma și Roma-Olbia
 - Olbia-Milano și Milano-Olbia.
- (4) La 21 aprilie 2006, Comisia a publicat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽¹⁾ o comunicare privind OSP impuse prin Decretul nr. 36 pentru următoarele 10 rute:
- Alghero-Bologna și Bologna-Alghero
 - Alghero-Torino și Torino-Alghero
 - Cagliari-Bologna și Bologna-Cagliari
 - Cagliari-Florența și Florența-Cagliari
 - Cagliari-Torino și Torino-Cagliari
 - Cagliari-Verona și Verona-Cagliari
 - Cagliari-Napoli și Napoli-Cagliari
 - Cagliari-Palermo și Palermo-Cagliari
 - Olbia-Bologna și Bologna-Olbia
 - Olbia-Verona și Verona-Olbia.
- (5) La 22 aprilie 2006, Comisia a publicat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽²⁾ o invitație de depunere a ofertelor, lansată de Italia în cadrul OSP impuse prin Decretul nr. 36. Această invitație menționează că Republica Italiană prevede, pentru fiecare dintre cele 10 rute menționate în decret, recursul la procedura prevăzută la articolul 4 alineatul (1) litera (d) din regulament, în cazul în care niciun operator de transport aerian nu-și onorează OSP pe aceste rute.
- (6) Principalele caracteristici ale OSP publicate la 24 martie și 21 aprilie 2006 sunt următoarele:
- Cele două perechi de rute, Alghero/Roma și Alghero/Milano, pe de o parte, și Olbia/Roma și Olbia/Milano, pe de altă parte, constituie un ansamblu indivizibil care trebuie să fie acceptat în globalitatea sa de către operatorii de transport în cauză, fără nicio compensație, de orice natură sau origine ar fi aceasta. Pe de altă parte, rutele Cagliari/Roma și Cagliari/Milano trebuie acceptate individual și integral de către operatorii de transport interesați, fără nicio compensație, de orice natură sau origine ar fi aceasta.
 - Fiecare dintre cele 10 rute menționate în avizul din 21 aprilie 2006 și OSP aferente impuse trebuie să fie acceptate individual și integral de către operatorii de transport respectivi.
 - Operatorul de transport care acceptă aceste obligații trebuie să presteze serviciul pe o perioadă de 36 de luni consecutive și nu poate întrerupe prestarea decât prin notificarea unui preaviz de cel puțin șase luni către Ente Nazionale dell'Aviazione Civile (ENAC) și către Regiunea autonomă a Sardiniei.
 - Operatorul de transport (sau principalul operator de transport) care acceptă aceste obligații trebuie să depună o garanție de execuție pentru a garanta o bună executare și desfășurare a serviciului, a cărei sumă totală va fi de cel puțin 5 % din cifra de afaceri totală a serviciilor de transport aerian programate pentru toate rutele în cauză, estimată de către ENAC. Garanția va fi vărsată în contul ENAC, care o va utiliza pentru a garanta continuitatea serviciilor în caz de încetare nejustificată a prestării serviciilor, și va fi constituită, în părți egale, dintr-o garanție bancară „la prima cerere” și o garanție de asigurare.
 - Pentru a evita supracapacitatea unei rute, cauzată de acceptarea aceleiași rute de către mai mulți operatori de transport, ca urmare a limitărilor sau a constrângerilor impuse de aeroporturile în cauză în materie de infrastructură, ENAC a fost împuternicită, după consultarea Regiunii autonome a Sardiniei, să adapteze, în interes public, programele operaționale ale operatorilor de transport aerian care au acceptat OSP la obiectivele de mobilitate prevăzute de obligațiile în cauză. Această intervenție trebuie să garanteze o repartizare echitabilă a rutelor și a frecvențelor între operatorii de transport care au acceptat obligația de serviciu public, în funcție de volumul traficului pe rutele (sau pe ansamblul rutelor) în cauză în cursul ultimilor doi ani pentru fiecare operator de transport.
 - Frecvențele minime, orarele și capacitățile necesare pentru fiecare rută sunt descrise la punctul 2, „DETAIIILE OBLIGAȚIILOR DE SERVICIU PUBLIC” din comunicările din 24 martie și 21 aprilie 2006.
 - Capacitățile minime ale aeronavelor utilizate sunt descrise la punctul 3, „TIPUL AERONAVELOR UTILIZATE PE FIECARE RUTĂ”, din comunicări.
 - Structura tarifară pentru toate rutele menționate este descrisă la punctul 4 „TARIFE”, din comunicări. În ceea ce privește, în special, tarifele reduse, punctul 4.8 din cele două comunicări precizează că operatorii de transport care prestează servicii de transport aerian pe rutele respective au obligația legală de a practica tarifele reduse (astfel cum sunt menționate la punctul 4, „TARIFE”), cel puțin pentru persoanele născute în Sardinia, chiar dacă acestea nu sunt rezidenți ai regiunii.

(1) JO C 93, 21.4.2006, p. 13.

(2) JO C 95, 22.4.2006, pp. 9-27 și p. 30.

— În conformitate cu Decretul nr. 35, comunicat Comisiei la 29 decembrie 2005 și publicat în *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* la 11 ianuarie 2006, OSP trebuie să se aplice rutelor în cauză de la 31 martie 2006 la 30 martie 2009. Totuși, la 28 februarie 2006, autoritățile italiene au informat Comisia referitor la faptul că, la 23 februarie 2006, fusese adoptat deja un decret de amânare a datelor la 2 mai 2006 și, respectiv, la 1 mai 2009 (scrisoarea Reprezentanței Permanente a Italiei, referința nr. 2321). Aceste date sunt cele publicate la 24 martie 2006 în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

— În conformitate cu Decretul nr. 36 comunicat Comisiei la 29 decembrie 2005 și publicat în *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* din 11 ianuarie 2006 și în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 21 aprilie 2006, Republica Italiană anunță că perioada de valabilitate a OSP pentru rutele menționate va fi stabilită ulterior. Prin urmare, nicio dată definitivă nu a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

— Operatorii de transport care doresc să accepte OSP trebuie să depună o cerere oficială de acceptare la autoritățile italiene competente în termen de 30 de zile de la data publicării avizului în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

(7) Înainte de a impune OSP prevăzute prin prezenta decizie, Republica Italiană a impus, prin decretele de la 1 august și 21 decembrie 2000, OSP pe șase rute între aeroporturile din Sardinia, Roma și Milano. Aceste obligații au fost publicate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 7 octombrie 2000 ⁽¹⁾. În conformitate cu articolul 4 alineatul (1) litera (d) din regulament, o cerere de ofertă a fost organizată pentru a selecționa operatorii de transport autorizați să presteze servicii în exclusivitate pe rutele menționate, în schimbul unei compensații financiare ⁽²⁾.

(8) Operatorii de transport autorizați să presteze servicii pe rutele supuse OSP sunt următorii:

— Alitalia, pe ruta Cagliari/Roma

— Air one, pe rutele Cagliari/Milano, Alghero/Milano și Alghero/Roma

— Meridiana, pe rutele Olbia/Roma și Olbia/Milano.

(9) Acest regim de exploatare a fost înlocuit cu OSP impuse prin decretul italian din 8 noiembrie 2004 și publicate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 10 decembrie 2004 ⁽³⁾. Ca urmare a unei hotărâri a tribunalului admi-

nistrativ regional de la Lazio din 17 martie 2005 privind anularea, în parte, a decretului din 8 noiembrie 2004, autoritățile italiene au informat Comisia că „suspendaseră” aceste obligații. Un aviz a fost publicat în acest sens în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 1 iulie 2005 ⁽⁴⁾. La 6 decembrie 2005, autoritățile italiene au informat Comisia referitor la abrogarea decretului din 8 noiembrie 2004, cu efect de la 15 noiembrie 2004.

II. PROCEDURĂ

(10) Comisia s-a adresat Republicii Italiene prin scrisoarea din 9 martie 2006 (înregistrată cu numărul 204756) pentru a-i comunica îngrijorarea sa în legătură cu OSP impuse prin Decretele nr. 35 și 36. Comisia a solicitat informații mai precise privind motivele și modalitățile de punere în aplicare a OSP. Republica Italiană a răspuns printr-o primă scrisoare, însoțită de un proiect de răspuns, la 22 martie 2006, apoi prin scrisoare la 4 aprilie 2006.

(11) Comisia s-a adresat ENAC la 27 aprilie 2006 pentru a solicita unele precizări și pentru a afla informații suplimentare privind funcționarea în prezent a OSP, înainte de intrarea în vigoare a noilor OSP.

(12) ENAC a răspuns prin scrisoarea din 9 mai 2006 și a confirmat că regimul aplicabil OSP din Sardinia către orașele Roma și Milano până la 2 mai 2006 a fost cel din 2000, încă în vigoare având în vedere abrogarea decretului din 2004, care avea drept scop modificarea acestora. De la 2 mai 2006 este aplicabil noul regim prevăzut prin Decretul nr. 35. În scrisoare se explica, de asemenea, că OSP se aplicau în întregime ansamblului sistemului aeroportuar din Milano, astfel cum a fost prevăzut prin comunicarea din 2000.

(13) La 4 august 2006, Republica Italiană a răspuns din nou la scrisoarea Comisiei din 9 martie, adăugând unele elemente care nu aduceau totuși nicio informație nouă importantă.

(14) La 1 august 2006, Comisia a luat din proprie inițiativă decizia de deschidere a unei anchete, astfel cum se prevede la articolul 4 alineatul (3) din regulament ⁽⁵⁾. Această decizie a fost notificată Republicii Italiene la 1 august 2006 [numărul C(2006) 3516]. În aceeași decizie Comisia solicita autorităților italiene să furnizeze răspunsuri la mai multe întrebări, acordându-le un termen de o lună pentru a răspunde.

(15) Autoritățile italiene au răspuns prin scrisoarea din 31 august 2006. Răspunsurile furnizate acopereau o mare parte a întrebărilor Comisiei.

⁽¹⁾ JO C 284, 7.10.2000, p. 16.

⁽²⁾ JO C 51, 16.2.2001, pp. 12-22.

⁽³⁾ JO C 306, 10.12.2004, p. 6.

⁽⁴⁾ JO C 161, 1.7.2005, p. 10.

⁽⁵⁾ JO L 215, 5.8.2006, p. 31.

(16) Totuși, Comisia s-a adresat Reprezentanței Permanente a Italiei, la 2 octombrie 2006, pentru a primi informații suplimentare.

(17) La 6 octombrie 2006, Republica Italiană a transmis un răspuns substanțial, introducând elemente noi pentru a răspunde întrebărilor suplimentare adresate de către Comisie.

(18) O ședință comună cu participarea Comisiei (unitatea TREN.F.1) și a autorităților italiene (Ministerul Transporturilor, Reprezentanța Permanentă, Guvernul Sardiniei și ENAC) a avut loc la Bruxelles la 17 octombrie 2006.

(19) Acest răspuns a confirmat, în special, faptul că pe următoarele rute erau deja prestate servicii de transport aerian în conformitate cu OSP impuse în temeiul articolului 4 alineatul (1) litera (a) din regulament:

- Olbia-Roma: Meridiana
- Olbia-Milano: Meridiana
- Alghero-Roma: Air One
- Alghero-Milano: Air One
- Cagliari-Roma: Air One și Meridiana
- Cagliari-Milano: Air One și Meridiana
- Cagliari-Bologna: Meridiana
- Cagliari-Torino: Meridiana
- Cagliari-Verona: Meridiana
- Olbia-Bologna: Meridiana

Pe de altă parte, pentru cele șase rute care au rămas, nicio companie aeriană nu a acceptat să presteze servicii sub regimul prevăzut la articolul 4 alineatul (1) din regulament. Prin urmare, Republica Italiană intenționează să lanseze o invitație de depunere a ofertelor în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) litera (d). Următoarele companii aeriene vor participa la selecție:

- Olbia-Verona: Meridiana
- Alghero-Bologna: Air One
- Alghero-Torino: Air One
- Cagliari-Florența: Air One și Meridiana
- Cagliari-Napoli: Air One și Meridiana
- Cagliari-Palermo: Air One și Meridiana⁽¹⁾.

⁽¹⁾ A se vedea răspunsurile Republicii Italiene din 6 octombrie și 15 noiembrie 2006, precum și comunicatul de presă al ENAC din 23 mai 2006.

Totuși, Republica Italiană a explicat că încă nu a atribuit aceste rute, din cauza anchetei pe care o desfășoară Comisia.

III. ANALIZĂ

1. Cadrul juridic

(20) Regulile privind OSP sunt stabilite prin Regulamentul (CEE) nr. 2408/92, care definește condițiile de aplicare a principiului liberei prestări de servicii în domeniul transportului aerian.

(21) OSP sunt definite drept o excepție de la principiul menționat în regulament, care prevede că, „sub rezerva prezentului regulament, operatorii de transport aerian comunitari sunt autorizați de către statul membru interesat sau statele membre interesate să exercite drepturi de trafic pe rutele intracomunitare”⁽²⁾.

(22) Condițiile de impunere a OSP sunt stabilite la articolul 4. Acestea sunt interpretate în mod strict, în conformitate cu principiile nediscriminării și proporționalității. Ele trebuie justificate în mod adecvat pe baza criteriilor stabilite la articolul menționat.

(23) În special, normele privind OSP prevăd că acestea pot fi impuse de către un stat membru „referitor la servicii aeriene regulate către aeroporturi care deserveșc o regiune periferică sau de dezvoltare de pe teritoriul său sau pe o rută cu trafic scăzut spre orice aeroport regional de pe teritoriul său, dacă aceste rute sunt considerate a fi vitale pentru dezvoltarea economică a regiunii în care este localizat aeroportul, în măsura necesară, pentru a se asigura pe această rută o prestare adecvată a serviciilor aeriene regulate, cu respectarea unor standarde fixe de continuitate, regularitate, capacitate și tarife practicate, standarde pe care operatorii de transport aerian nu și le-ar asuma, dacă ar ține seama exclusiv de interesul lor comercial”⁽³⁾.

(24) Caracterul adecvat al serviciilor aeriene regulate este evaluat de statele membre luând în considerare „interesul public, posibilitatea, în special pentru regiunile insulare, de a se recurge la alte forme de transport, capacitatea acestor forme de a răspunde necesităților avute în vedere și efectul conjugat al tuturor operatorilor de transport aerian care exploatează sau intenționează să exploateze ruta în cauză”⁽⁴⁾.

⁽²⁾ Articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 din 23 iulie 1992.

⁽³⁾ Articolul 4 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 din 23 iulie 1992.

⁽⁴⁾ Articolul 4 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 din 23 iulie 1992.

(25) Articolul 4 prevede un mecanism în două etape: în prima etapă – articolul 4 alineatul (1) litera (a) – statul membru respectiv impune OSP pe una sau mai multe rute, care rămân deschise pentru toți operatorii de transport aerian comunitari, cu condiția să respecte obligațiile respective. În cazul în care niciun operator de transport nu se manifestă pentru prestarea serviciilor pe ruta supusă OSP, statul membru poate trece la cea de-a doua etapă – articolul 4 alineatul (1) litera (d) – care constă în limitarea accesului la ruta respectivă la un singur operator de transport pentru o perioadă maximă de trei ani, care poate fi prelungită. Acest operator de transport este selecționat pe baza unei invitații comunitare pentru depunerea de oferte. Operatorul de transport desemnat poate, prin urmare, primi o compensație financiară pentru prestarea rutei în conformitate cu OSP.

(26) În temeiul articolului 4 alineatul (3), Comisia poate decide, după desfășurarea unei anchete la cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, privind necesitatea de a continua aplicarea OSP publicate. Comisia trebuie să comunice decizia sa Consiliului și statelor membre.

2. Eligibilitatea rutelor

(27) Republica Italiană a justificat impunerea OSP prin necesitatea de a dezvolta Sardinia, fapt care trebuie să compenseze dezavantajele legate de poziția sa insulară.

(28) În plus, guvernul autonom al Sardiniei s-a angajat să favorizeze mobilitatea rezidenților săi. Într-adevăr, frecvența zborurilor pe rutele dintre Sardinia și Italia continentală variază în funcție de sezon, în timp ce principiul mobilității ar trebui să permită rezidenților din regiune să beneficieze de zboruri regulate pe aceste rute pe tot parcursul anului. În plus, Republica Italiană a subliniat distanțele mari în kilometri și ore de zbor dintre diversele aeroporturi din regiune, care suferă din cauza lipsei unei infrastructuri adecvate. De altfel, acesta este argumentul prin care justifică necesitatea ca OSP să cuprindă cele trei aeroporturi din regiune.

(29) Comisia consideră că Sardinia poate fi calificată drept regiune periferică, din cauza poziției sale insulare și a absenței unor mijloace reale de transport alternativ.

(30) De altfel, nivelul slab de dezvoltare economică al Sardiniei în comparație cu celelalte regiuni italiene reiese din următoarele informații: izolarea geografică a Sardiniei, precum și din faptul că este o regiune slab populată, la care se adaugă o emigrare sporită, care explică nivelul slab de dezvoltare economică al insulei, similar cu cel al regiunii Mezzogiorno.

(31) Având în vedere informațiile disponibile, analiza Comisiei nu permite contestarea caracterului vital al rutelor respective, subliniat de către autoritățile italiene.

3. Caracterul adecvat al OSP

3.1. Considerații generale

(32) În conformitate cu articolul 4 alineatul (1) litera (a) din regulament, statele membre nu pot impune OSP decât „în măsura necesară pentru a asigura pe această rută o prestare adecvată a serviciilor aeriene regulate, cu respectarea unor standarde fixe de continuitate, regularitate, capacitate și tarife practicate, standarde pe care operatorii de transport aerian nu și le-ar asuma, dacă ar ține seama exclusiv de interesul lor comercial”.

(33) Caracterul adecvat al serviciilor este evaluat ținând cont de criteriile menționate la articolul 4 alineatul (1) litera (b) din regulament:

— interesul public;

— posibilitatea, în special pentru regiunile insulare, de a recurge la alte forme de transport și capacitatea acestor forme de a răspunde necesităților de transport avute în vedere;

— tarifele și condițiile de transport aerian care pot fi propuse utilizatorilor;

— efectul conjugat al tuturor operatorilor de transport aerian care exploatează sau intenționează să exploateze servicii pe ruta în cauză.

(34) În plus, obligațiile de serviciu public trebuie să respecte principiile fundamentale de proporționalitate și nediscriminare [a se vedea, de exemplu, hotărârea Curții de Justiție din 20 februarie 2001 în cauza C-205/99, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) și alții împotriva Administración General del Estado, Rec. 2001, p. I-01271].

(35) În speță, Comisia consideră că, pe baza elementelor furnizate de autoritățile italiene, impunerea OSP în materie de frecvență și capacitate, precum și de tarife se poate dovedi necesară pentru prestarea de servicii adecvate pe rutele respective.

(36) Totuși, Comisia consideră că unele condiții impuse prin Decretele nr. 35 și 36 sunt în mod nejustificat restrictive și disproportionale.

3.2. *Obligația de a depune acceptarea OSP în termen de 30 de zile*

(37) Punctul 8 din OSP, astfel cum sunt prevăzute în Decretele nr. 35 și 36, prevede că „operatorii de transport aerian care doresc să accepte OSP, prevăzute în prezenta anexă, trebuie să depună acceptarea oficială la ENAC, în termen de 30 de zile de la data publicării comunicării Comisiei privind impunerea obligațiilor de serviciu public în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*”. În realitate, această obligație s-a dovedit a fi chiar o condiție de excludere a unui operator de transport aerian a cărui acceptare a parvenit cu o zi „prea târziu”. Astfel, un operator de transport care nu a comunicat acceptarea tuturor condițiilor OSP în timp util riscă să fie exclus pentru toată perioada.

(38) Comisia consideră că această condiție nu are niciun temei juridic în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) litera (a) din regulament și se dovedește a fi restrictivă pe nedrept. Articolul 4 alineatul (1) litera (a) din regulament nu autorizează statele membre să limiteze numărul operatorilor de transport aerian care pot avea acces la rute, ci numai să impună în general OSP aplicabile tuturor operatorilor care exploatează sau intenționează să exploateze rutele respective. O asemenea limitare a numărului operatorilor de transport aerian este posibilă doar în temeiul articolului 4 alineatul (1) litera (d).

(39) Prin urmare, orice operator de transport care intenționează să respecte OSP impuse în temeiul articolului 4 alineatul (1) litera (a) din regulament trebuie să poată presta servicii pe această rută, indiferent de momentul în care intenționează să își înceapă activitatea. Un stat membru poate limita accesul la această rută în temeiul articolului 4 alineatul (1) litera (d), în cazul în care niciun operator de transport nu a început, la o anumită dată, prestarea de servicii aeriene regulate pe o rută în conformitate cu OSP impuse în temeiul articolului 4 alineatul (1) litera (a). În cazul în care, însă, mai mulți operatori de transport au început prestarea de servicii în termenul prevăzut, statele membre nu pot exclude, de la această rută, alți operatori care își manifestă intenția de a presta servicii, la orice moment după data-limită. Înregistrarea de noi operatori de transport poate totuși necesita unele ajustări ale OSP impuse fiecărui operator de transport (a se vedea mai jos secțiunea 3.4).

3.3. *Obligația de a presta servicii pe o rută timp de trei ani*

(40) Punctul 5 din OSP, astfel cum au fost prevăzute în Decretele nr. 35 și 36, prevede că, „în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92, operatorul de transport care acceptă aceste obligații trebuie să presteze serviciul pe o perioadă de 36

de luni consecutive și nu poate întrerupe prestarea decât prin notificarea unui preaviz de cel puțin 6 luni către ENAC și către Regiunea Autonomă a Sardiniei”.

(41) Cerința unei perioade minime de exploatare este în conformitate, în speță, cu articolul 4 alineatul (1) litera (c), care prevede că, „în cazurile în care alte forme de transport nu pot asigura un serviciu adecvat și continuu, statele membre interesate pot prevedea în cadrul obligațiilor de serviciu public cerința ca orice operator de transport aerian care intenționează să exploateze ruta să garanteze că o va exploata pe o perioadă de timp determinată și precizată, în conformitate cu celelalte condiții ale obligațiilor de serviciu public”. Având în vedere poziția insulară a Sardiniei și distanța care o desparte de continent, Comisia consideră că alte mijloace de transport nu asigură un serviciu alternativ adecvat.

(42) Totuși, Comisia este de părere că durata minimă de trei ani impusă prin Decretele nr. 35 și 36 este excesivă și disproporționată.

(43) Comisia poate înțelege necesitatea de a asigura o continuitate a serviciului și de a obține angajamentul operatorilor de transport de a presta servicii pentru o anumită perioadă de timp. Totuși, după cum s-a menționat deja, nu este de competența autorităților responsabile cu punerea în aplicare a OSP de a înlătura potențialii candidați de la prestarea serviciilor: OSP fără o concesiune exclusivă și compensație nu pot duce, în niciun caz, la închiderea definitivă sau pentru o perioadă lungă de timp a pieței.

(44) Se poate dovedi justificată impunerea exploatării rutelor caracterizate printr-o iregularitate sezonieră pronunțată, pentru unele perioade ale anului. Pe aceste rute, operatorii riscă să aibă tendința firească de a-și limita sau concentra oferta în săptămânile în cursul cărora frecvența este suficientă pentru a asigura rentabilitatea serviciilor și de a neglija ruta respectivă în alte perioade ale anului. Comisia consideră că, în aceste condiții, respectarea principiului proporționalității ar trebui să aibă drept consecință limitarea la un an a perioadei pentru care trebuie să fie garantată exploatarea continuă în cadrul regimului OSP în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) litera (a).

(45) În plus, Comisia consideră că această perioadă nu absolvă autoritățile însărcinate cu aplicarea OSP de a proceda la o reevaluare periodică a caracterului adecvat al acesteia. După cum se menționează mai jos, o astfel de reevaluare ar trebui să aibă loc în cazul în care un operator de transport nou începe sau e pe cale de a începe prestarea serviciilor pe rutele respective.

3.4. Repartizarea rutelor și a frecvențelor de către ENAC

- (46) Punctul 1.6 din Decretele nr. 35 și 36 prevede că, „pentru a evita supracapacitatea unei rute, cauzată de acceptarea aceleiași rute de către mai mulți operatori de transport, ca urmare a limitărilor sau a constrângerilor impuse de aeroporturile în cauză în materie de infrastructură, ENAC a fost împuternicită, după consultarea Regiunii autonome a Sardiniei, să adapteze, în interes public, programele operaționale ale operatorilor de transport aerian care au acceptat obiectivele de mobilitate prevăzute de obligații. Această abordare trebuie să garanteze o repartizare echitabilă a rutelor și a frecvențelor între operatorii de transport care au acceptat OSP în funcție de volumul traficului pe rutele (sau pe ansamblul rutelor) în cauză în cursul ultimilor doi ani pentru fiecare operator de transport”.
- (47) În virtutea competențelor sale, ENAC poate arbitra și favoriza un acord între mai mulți operatori de transport care prestează servicii pe aceeași rută. În cazul Sardiniei, ENAC a organizat o masă rotundă a operatorilor de transport interesați de anumite rute și a stabilit cu aceștia repartizarea traficului.
- (48) Republica Italiană apără acest drept de intervenție care, în opinia sa, garantează continuitatea serviciului prin protejarea OSP de riscurile acceptării și abandonării de către alți operatori care ar putea fi mai puțin interesați de satisfacerea OSP fără nicio compensație. Aceasta citează, în special, hotărârea TAR Lazio din 17 martie 2005, potrivit căreia este „absolut legitim ca decretul (din 2004) să poată stabili un scenariu care să prevadă, pentru toate rutele supuse OSP, existența mai multor operatori de transport, neregrupați și aflați în concurență unii cu alții. O asemenea posibilitate trebuie totuși să fie clar prevăzută și, în același timp, trebuie furnizat un criteriu obiectiv minim de repartizare *a priori* a intervalelor orare în funcție de numărul (unu, doi sau mai mult de doi) de operatori de transport care au acceptat eventual OSP, pentru a evita o supracapacitate dăunătoare a ofertei și, în special, pentru ca atribuirea intervalelor orare să nu ducă la introducerea arbitrară și *de facto* a exclusivității dreptului de prestare, respinsă în mod expres de normele decretului”⁽¹⁾.
- (49) OSP impuse în temeiul articolului 4 alineatul (1) litera (a) trebuie să țină cont de ansamblul operatorilor de transport care prestează sau au intenția să presteze servicii pe ruta respectivă. Aceasta se confirmă prin articolul 4 alineatul (1) litera (b), care prevede: „caracterul adecvat al serviciilor aeriene regulate este evaluat de statele membre luând în considerare, în special, efectul conjugat al tuturor operatorilor de transport aerian care exploatează sau intenționează să exploateze ruta în cauză”.
- (50) Comisia consideră că acest principiu trebuie verificat nu numai în momentul impunerii OSP, dar și pe parcursul întregii perioade de prestare a OSP. Astfel, de fiecare dată când un nou operator de transport începe sau este pe cale de a începe să presteze servicii pe această rută, nivelul capacității și al frecvenței impus prin OSP fiecărui operator de transport ar trebui să fie ajustat, astfel încât capacitatea și frecvențele totale oferite pe fiecare rută să nu depășească strictul necesar pentru furnizarea unui serviciu adecvat.
- (51) În ceea ce privește OSP impuse în temeiul articolului 4 alineatul (1) litera (a) din regulament, operatorii de transport nu sunt obligați să se angajeze să asigure individual capacitatea și nivelul frecvențelor, dar totalitatea operatorilor de transport poate permite asigurarea acestui serviciu minim.
- (52) Comisia recunoaște că se poate dovedi necesar ca autoritatea responsabilă de OSP să se asigure că îmbinarea capacității și a frecvențelor permite satisfacerea OSP. Totuși, această autoritate nu trebuie, în niciun caz, să limiteze posibilitatea operatorilor de transport respectivi de a presta, atunci când doresc, servicii depășind capacitatea sau frecvențele prevăzute de OSP, care nu pot fi decât obligații minime. Prin urmare, acestea sunt restrictive în mod nejustificat și contravin regulamentului, în măsura în care normele adoptate de ENAC au drept scop de a nu permite unui operator de transport să presteze servicii adiționale.
- (53) În acest sens, Comisia salută faptul că Republica Italiană a confirmat, în scrisoarea sa din 15 noiembrie 2006, că autoritățile sale administrative vor proceda periodic la o nouă evaluare anuală a situației și vor examina eventualele cereri ale operatorilor de transport care doresc să presteze servicii în cadrul OSP⁽²⁾. Comisia constată că Republica Italiană a confirmat că „nimic nu interzice statului membru să verifice (inclusiv în timpul aplicării OSP) caracterul adecvat și necesitatea OSP și să procedeze la modificarea și/sau revocarea acestora, cu excepția cazului în care utilitatea sau caracterul lor licit este recunoscut ulterior”⁽³⁾.

⁽¹⁾ Hotărârea TAR Lazio numărul 2436 din 17 martie 2005.

⁽²⁾ Scrisoarea Republicii Italiene din 15 noiembrie 2006, p. 2.

⁽³⁾ Scrisoarea Republicii Italiene din 15 noiembrie 2006, p. 11.

3.5. *Regruparea rutelor Alghero-Roma și Alghero-Milano, pe de o parte, și Olbia-Roma și Olbia-Milano, pe de altă parte*

(54) Republica Italiană justifică regrouparea rutelor Alghero-Roma și Alghero-Milano, pe de o parte, și Olbia-Roma și Olbia-Milano, pe de altă parte, prin faptul că exploatarea acestora este complementară și interdependentă. Potrivit autorităților italiene, aceste rute se caracterizează, pe parcursul a două treimi din an, printr-un trafic cu adevărat redus din cauza caracterului sezonier pronunțat al traficului. Având în vedere că nicio compensație financiară nu este prevăzută pentru aceste rute, responsabilitatea asigurării unei prestări durabile a serviciilor de către operatorii de transport, în pofida faptului că rutele respective nu sunt atractive din punct de vedere economic, le revine autorităților administrative. Astfel, ar fi vorba de punerea în practică a „efectelor virtuozale ale interdependenței operaționale” care permit, „în timpul iernii, utilizarea prin rotație a aeronavelor din cauza cererii foarte scăzute”, în timp ce „programarea rutelor cuplate contribuie la atragerea operatorilor de transport dispuși să presteze servicii pe aceste rute”. De altfel, potrivit Republicii Italiene, nivelul ofertei necesare în perioada de vară ar putea fi respectat mai ușor prin prestarea în comun a serviciilor pe un grup de rute. Republica Italiană susține, de asemenea, că regulamentul prevede posibilitatea conjugării fluctuațiilor unei cererii, de exemplu, în cadrul aceleiași săptămâni. Această regroupare ar permite, prin urmare, limitarea costurilor și optimizarea capacităților, răspunzând în același timp cât mai bine exigențelor cererii. Astfel, această regroupare nu ar constitui o restricție a accesului pe piață, ci, dimpotrivă, ar putea atrage un număr sporit de operatori de transport.

(55) Comisia consideră că regrouparea rutelor nu este compatibilă cu articolul 4 alineatul (1) literele (a), (b) și (c) din regulamentul. Cerințele de eligibilitate și caracterul adecvat al OSP prevăzute în prezenta decizie menționează explicit, de fiecare dată, „ruta”, fără să prevadă vreo regroupare a rutelor. Prin urmare, fiecare dintre aceste criterii trebuie evaluat separat, în funcție de fiecare rută individuală.

(56) În plus, această interpretare este în conformitate cu cerințele principiului proporționalității. O asemenea regroupare a rutelor ar permite statelor membre să impună OSP pe rutele unde acestea nu sunt necesare pentru a asigura o prestare adecvată a serviciului. Posibilitatea regrupării rutelor se menționează numai la articolul 4 alineatul (1) litera (d), care prevede că dreptul de prestare a serviciilor se acordă prin licitație publică, „fie pentru o singură rută, fie pentru un grup de rute”. Această specificare clară de la articolul 4 alineatul (1) litera (d) exclude, din contra, posibilitatea aplicării unei asemenea regrupări în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) literele (a), (b) și (c). În cazul în care piața nu a creat condițiile necesare pentru ca un

operator de transport aerian să înceapă sau să fie pe cale de a începe prestarea serviciilor aeriene regulate pe o rută, în conformitate cu OSP care au fost impuse pe această rută, statul membru poate limita accesul la un singur operator de transport, pentru o perioadă maximă de trei ani, și prevede o licitație publică pentru un grup de rute. În concluzie, regrouparea mai multor rute poate fi considerată drept o soluție la scindarea clară a pieței și o formă de compensație indirectă care, asemenea compensațiilor directe, este admisibilă numai în temeiul articolului 4 alineatul (1) litera (d). În cadrul regimului OSP prevăzute la articolul 4 alineatul (1) litera (a), regrouparea nu poate viza, în niciun caz, rentabilizarea a două rute separate pentru a favoriza activitatea unuia sau a mai multor operatori de transport.

(57) În plus, explicațiile furnizate de autoritățile italiene nu au la bază niciun argument de ordin tehnic sau economic, bazat pe cifre, care să sprijine această analiză.

Se pot avansa următoarele contraargumente:

— capacitatea și frecvențele prevăzute trebuie să ia în considerare necesitățile fiecărei rute în parte și să nu fie organizate în așa fel încât eficacitatea acestora să poată fi îmbunătățită numai prin regrouparea acestor rute;

— obligațiile privind frecvențele referitoare la această regroupare se dovedesc a fi atât de importante, încât înlătură un număr mare de operatori potențiali de transport care ar dori să accepte OSP și să presteze servicii din și către Sardinia, dar care, din cauză că activitatea lor nu se desfășoară în unul din cele două orașe, nu au *de facto* posibilitatea să asigure acest serviciu. Astfel, regrouparea are ca urmare mai degrabă închiderea pieței;

— este evident că regrouparea în acest fel a OSP ar permite numai unui număr mic de operatori de transport deja existenți să întrunească condițiile prevăzute. Astfel, punerea în practică a OSP a înlăturat companiile aeriene care prestau sau aveau intenția să presteze servicii pe rutele dintre Roma și Milano, în special zborurile spre fiecare dintre cele două aeroporturi, Olbia și Alghero. De aceea, chiar dacă ar fi dorit, acești operatori de transport nu și-ar fi putut prezenta candidatura pentru o exploatare prea costisitoare a rutelor. Prin natura lor, asemenea regrupări înlătură alți operatori de transport potențiali.

Aceste efecte restrictive sunt și mai importante având în vedere amploarea piețelor în cauză (numărul total de pasageri în 2005 – cifre furnizate de Republica Italiană).

— Olbia-Roma și Olbia-Milano: 731 349 (390 186 vara și 341 163 iarna)

— Alghero-Roma și Alghero-Milano: 502 820 pasageri (184 273 vara și 318 547 iarna).

În aceste condiții, este puțin probabil ca rutele dintre cele două cele mai mari orașe din Italia și aeroporturile din Olbia și Alghero să fie atât de puțin atractive, încât rentabilizarea lor să necesite o regrupare.

- (58) Prin urmare, Comisia consideră că regruparea anumitor rute este incompatibilă cu regulamentul și restrictivă în mod nejustificat.

3.6. Tarife preferențiale pentru persoanele născute în Sardinia, dar care nu au reședința în regiune

- (59) Decretele nr. 35 și 36 prevăd practicarea de către operatorii de transport a unor tarife preferențiale pentru persoanele născute în Sardinia, dar care nu au reședința în regiune. Potrivit estimărilor Republicii Italiene, aplicarea acestor dispoziții ar afecta maximum 220 000 de persoane, în timp ce, în realitate, această cifră s-ar apropia de 110 000, dacă se presupune că 50 % din acestea ar efectua o călătorie pe an.

- (60) În practică însă, o asemenea măsură favorizează majoritatea cetățenilor europeni de cetățenie italiană în detrimentul celor de alte naționalități. Astfel, această măsură are un caracter discriminatoriu evident bazat pe naționalitate și, prin urmare, contravine tratatului. O asemenea măsură ar putea fi eligibilă numai în cadrul regimului OSP, în măsura în care diferența de tratament s-ar baza pe considerații obiective independente de naționalitatea persoanelor respective și ar fi proporțională cu obiectivul legitim urmărit de dreptul național.

- (61) Totuși, Republica Italiană explică faptul că măsura este necesară, în special, pentru a le permite emigranților sarzi

să mențină legăturile cu comunitatea culturală de origine⁽¹⁾. Cu toate acestea, chiar dacă un asemenea obiectiv ar putea fi calificat drept legitim și de interes public, în sensul articolului 4 alineatul (1) litera (b) punctul (i) din regulament, măsura este evident disproporționată. În primul rând, măsura este aplicabilă oricărei persoane născute în Sardinia, dar care nu are reședința în regiune, fără a fi necesar să se dovedească existența unei legături, de exemplu, de familie, între persoanele în cauză și regiunea de origine. În al doilea rând, măsura este aplicabilă independent de mijloacele financiare ale fiecărui emigrant. În al treilea rând, spre deosebire de locuitorii Sardiniei, care trebuie să se deplaseze pe continent relativ des pentru a beneficia de unele servicii elementare (educație, sănătate) sau pentru a desfășura activități economice necesare dezvoltării Sardiniei, emigranții nu vin în Sardinia decât ocazional (cel mult 50 % din persoanele eventual vizate călătoresc o singură dată pe an, potrivit autorităților italiene). Prin urmare, costul total al călătoriilor ocazionale este relativ inferior în raport cu costurile suportate de rezidenții din Sardinia și ar putea fi ușor acoperite în cea mai mare parte de către emigranți, fără a fi necesar să se practice tarifele reduse prevăzute prin Decretele nr. 35 și 36. În ultimul rând, în cazul în care unii emigranți nu dispun de mijloacele necesare pentru a plăti prețul unei călătorii anuale în Sardinia, o măsură mai adecvată și mai puțin restrictivă ar fi acordarea unui ajutor emigranților respectivi.

- (62) În aceste condiții, Comisia consideră că această dispoziție este disproporționată și incompatibilă cu regulamentul.

3.7. Aplicarea la întregul sistem aeroportuar

- (63) Decretele nr. 35 și 36 prevăd aplicarea OSP către Roma și Milano tuturor sistemelor aeroportuare respective, menționate în anexa II la regulament, în special:

— Aeroporturile din Fiumicino și Ciampino pentru Roma

— Aeroporturile din Linate, Malpensa și Bergamo pentru Milano.

- (64) Trebuie reamintit faptul că OSP din 2000 aveau ca obiect aeroporturile din „Roma (Fiumicino) și Milano”. Prin constituirea sistemului aeroportuar din Milano, în conformitate cu articolul 8 și anexa II la regulament, Italia a extins, din oficiu, domeniul de aplicare al OSP la întregul sistem aeroportuar respectiv.

⁽¹⁾ Scrisoarea Republicii Italiene din 6 octombrie 2006, pp. 72-74.

(65) Republica Italiană și-a justificat alegerea numai prin argumente de ordin tehnic, care au condus la preluarea automată a integralității sistemelor fiecărui aeroport în parte. Totuși, ea a confirmat că interesul principal al OSP se referea la aeroporturile Roma-Fiumicino și Milano-Linate, privilegiate de către beneficiarii OSP datorită proximității acestora față de centrul orașelor respective, ceea ce explică faptul că OSP prevăd că, „având în vedere disponibilitatea intervalelor orare, cel puțin 50 % din rutele prevăzute între aeroporturile din Sardinia, Roma și Milano ar trebui să fie asigurate din și către aeroporturile din Fiumicino și Linate” ⁽¹⁾.

(66) Republica Italiană a admis că „s-a dovedit în mod obiectiv că aeroporturile din Fiumicino, pentru Roma, și Linate, pentru Milano, reprezintă destinația cea mai comodă, cel mai bine deservită și cea mai atractivă pentru utilizatori, fiind aeroporturile cele mai accesibile și apropiate de centrul celor două orașe”. Republica Italiană a explicat, de asemenea, că „pentru a garanta o mai bună calitate a serviciului care ar satisface majoritatea cerințelor utilizatorilor, s-a considerat necesară evitarea situațiilor în care operatorii de transport care acceptă OSP să nu aibă libertatea de a abandona total aceste aeroporturi în favoarea altora (mai puțin convenabile și atractive pentru utilizatori) și care fac parte din același sistem aeroportuar” ⁽²⁾.

(67) De altfel, se pare că, *de facto*, în timpul sezonului de iarnă, se efectuează zboruri numai pe aeroporturile din Fiumicino și Linate.

(68) În speță, Comisia se îndoiește de necesitatea unei asemenea măsuri, considerând-o disproporționată în raport cu cele două obiective fixate, și anume asigurarea mobilității către continent și coeziunea teritorială. Această măsură are drept consecință directă îndepărtarea operatorilor de transport ocazionali, fără a afecta principiul OSP, și contribuie la închiderea definitivă a pieței pentru noii operatori pe rutele cele mai competitive, în special în perioada estivală.

(69) Republica Italiană a recunoscut totuși că nodul aerian din Malpensa joacă un rol esențial în asigurarea legăturilor internaționale, în timp ce aeroporturile din Ciampino și Bergamo, în calitate de nod aerian intern pentru companiile aeriene cu tarife reduse, permit respectarea principiului comunitar al coeziunii economice și sociale și realizarea obiectivului coeziunii teritoriale a unei insule ca Sardinia cu ansamblul regiunilor europene. Prin

urmare, Republica Italiană și-a luat angajamentul de a modifica Decretul nr. 35 pentru a nu aplica OSP aeroporturilor din Malpensa, Bergamo și Ciampino ⁽³⁾.

(70) Comisia consideră că acest angajament înlătură cu adevărat îndoielile care ar putea apărea și că o asemenea modificare a decretului ar conduce la o reducere semnificativă a impactului restricțiilor nejustificate impuse de OSP, răspunzând necesităților de mobilitate a Sardiniei fără a impune restricții disproporționale accesului pe piețele respective.

(71) Având în vedere acest angajament al Republicii Italiene, Comisia nu intenționează să continue examinarea caracterului disproporționat al aplicării la ansamblul sistemului aeroportuar din Milano și Roma, rezervându-și totuși dreptul, după caz, de a reveni asupra acestui aspect în ceea ce privește OSP prezente și viitoare.

IV. CONCLUZII

(72) Având în vedere informațiile furnizate de Republica Italiană, Comisia nu contestă principiul aplicării OSP pe rutele dintre Sardinia și Italia continentală, care, în materie de frecvențe, capacitate și tarife, pot fi necesare pentru a asigura o prestare adecvată a serviciilor pe rutele respective.

(73) Totuși, Comisia consideră că unele condiții impuse prin Decretele nr. 35 și 36 sunt restrictive în mod nejustificat și disproporționate.

(74) Comisia consideră că OSP impuse în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) litera (a) din regulament implică faptul că orice operator de transport care intenționează să respecte OSP trebuie să poată presta servicii pe această rută, indiferent de momentul la care intenționează să înceapă prestarea acestor servicii. Prin urmare, stabilirea unui termen-limită de depunere a candidaturilor pentru a exclude a priori orice operator de transport care își prezintă candidatura după acest termen este restrictivă în mod nejustificat și incompatibilă cu regulamentul.

(75) Deși decizia de a prevedea o perioadă de continuitate a serviciilor poate părea justificată, Comisia consideră că respectarea principiului proporționalității trebuie să conducă la stabilirea unui termen-limită rezonabil care, în cadrul regimului OSP în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) litera (a), să fie de maximum un an.

(76) Comisia estimează drept restrictive în mod nejustificat și incompatibile cu regulamentul competențele acordate ENAC pentru coordonarea activităților operatorilor de transport în scopul evitării supracapacității.

⁽¹⁾ Punctul 1.2 din Comunicarea din 24 martie 2006.

⁽²⁾ Scrisoarea Republicii Italiene din 6 octombrie 2006, p. 78.

⁽³⁾ Scrisoarea Republicii Italiene din 15 noiembrie 2006, p. 3.

- (77) Comisia constată că regruparea rutelor Olbia-Roma și Olbia-Milano, pe de o parte, și Alghero-Roma și Alghero-Milano, pe de altă parte, este restrictivă în mod nejustificat și incompatibilă cu regulamentul.
- (78) Comisia consideră că aplicarea unor tarife reduse pentru persoanele născute în Sardinia, dar care nu au reședința în regiune, este disproporționată și incompatibilă cu regulamentul.
- (79) Comisia se îndoiește de necesitatea aplicării OSP tuturor sistemelor aeroportuare din Roma și Milano, pe care o consideră disproporționată în raport cu obiectivele urmărite, care sunt asigurarea mobilității către continent și coeziunea teritorială. Totuși, având în vedere angajamentul Republicii Italiene de a modifica Decretul nr. 35 pentru a elimina aplicarea OSP aeroporturilor din Bergamo, Malpensa și Ciampino, Comisia nu își continuă analiza, dar își rezervă dreptul, după caz, de a reveni asupra acestui aspect în special în ceea ce privește OSP prezente și viitoare,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

(1) Republica Italiană poate continua aplicarea obligațiilor de serviciu public („OSP”) impuse prin Decretele nr. 35 și 36 ale Ministerului Infrastructurii și Transporturilor din 29 decembrie 2005 (publicate în *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* din 11 ianuarie 2006) pe un total de 16 rute care asigură legătura dintre cele trei aeroporturi din Sardinia și mai multe aeroporturi naționale din Italia continentală, publicate la 24 martie 2006 (Decretul nr. 35) și, respectiv, la 21 aprilie 2006 (Decretul nr. 36) în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare, sub rezerva întrunirii următoarelor condiții:

- (a) Orice operator de transport aerian care intenționează să respecte OSP trebuie să poată presta servicii pe ruta respectivă, indiferent de momentul la care acesta a comunicat intenția sa de a începe prestarea serviciilor și

de faptul că această notificare a avut loc în timpul sau după perioada de 30 de zile prevăzută prin aceste decrete.

- (b) Operatorilor de transport aerian nu trebuie să li se impună o perioadă de continuitate a serviciilor în cadrul OSP mai mare de un an.
- (c) Autoritățile italiene trebuie să reevalueze necesitatea menținerii OSP pe o rută, precum și nivelul obligațiilor impuse fiecărui operator de transport, de îndată ce un operator nou începe sau comunică intenția de a presta servicii pe o rută, și aceasta o dată pe an.
- (d) Autoritățile italiene nu trebuie să împiedice operatorii de transport să presteze, pe rutele respective, servicii care depășesc cerințele minime prevăzute de OSP în ceea ce privește frecvențele și capacitatea.
- (e) Operatorii de transport aerian nu trebuie să aibă obligația de a oferi tarife preferențiale persoanelor născute în Sardinia, dar care nu au reședința în regiune.
- (f) Autoritățile italiene nu pot condiționa dreptul de a presta servicii pe o rută între două orașe de obligația de a presta servicii pe o altă rută între două orașe.

- (2) Republica Italiană trebuie să notifice Comisiei măsurile întreprinse pentru punerea în aplicare a prezentei decizii până la 1 august 2007 cel târziu.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Republicii Italiene.

Adoptată la Bruxelles, 23 aprilie 2007.

Pentru Comisie
Jacques BARROT
Vicepreședinte