

II

(Akty přijaté na základě Smlouvy o ES a Smlouvy o Euratomu, jejichž uveřejnění není povinné)

ROZHODNUTÍ

KOMISE

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 23. dubna 2007

o uložení závazků veřejné služby na některých trasách ze Sardinie a na ni podle článku 4 nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství

(oznámeno pod číslem K(2007) 1712)

(Pouze italské znění je závazné)

(2007/332/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

(2) Ve svém dopise ze dne 28. února 2006 Italská republika upřesňuje, že:

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

— vyhláška č. 36 byla změněna vyhláškou ze dne 8. února 2006 o četnosti letů, letových řádů a kapacitě trasy Cagliari – Turín,

s ohledem na nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství⁽¹⁾, a zejména čl. 4 odst. 3 uvedeného nařízení,

— také žádá, aby bylo v *Úředním věstníku Evropské unie* v řadě C zveřejněno stanovisko, které uvádí, že v souladu se závazky veřejné služby a bez žádosti o finanční vyrovnání bylo stanoveno, že pokud do třiceti dnů od uveřejnění závazků veřejné služby žádný dopravce nezamýšlí zahájit pravidelnou leteckou dopravu na každé trase podle vyhlášky č. 36, Itálie může v rámci postupu podle čl. 4 odst. 1 písm. d) nařízení (EHS) č. 2408/92 omezit přístup na každou z těchto tras na jediného leteckého dopravce a ve veřejném nabídkovém řízení udělit provozní právo k této dopravě v souladu s právními předpisy uvedeného nařízení.

vzhledem k těmto důvodům:

I. SKUTEČNOSTI PŘÍPADU

(1) Dne 27. ledna 2006 a 28. února 2006 předala Italská republika Komisi vyhlášky č. 35 a č. 36 ministerstva infrastruktury a dopravy ze dne 29. prosince 2005 (zveřejněno v *Úředním věstníku Italské republiky* 11. ledna 2006) (dále jen „vyhlášky č. 35 a č. 36“), které stanoví závazky veřejné služby (ZVS) celkem na 16 trasách mezi Sardinii a několika vnitrostátními letišti v Itálii, ve kterém požádala o jejich zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* podle čl. 4 odst. 1 písm. a) nařízení (EHS) č. 2408/92 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství (dále jen „nařízení“).

(3) Komise zveřejnila v *Úředním věstníku Evropské unie* dne 24. března 2006 sdělení týkající se závazků veřejné služby uložených vyhláškou č. 35⁽²⁾ na následujících šesti trasách:

- Alghero – Řím a Řím – Alghero,
- Alghero – Milán a Milán – Alghero,
- Cagliari – Řím a Řím – Cagliari,

⁽¹⁾ Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 1791/2006 (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 1).

⁽²⁾ Úř. věst. C 72, 24.3.2006, s. 4.

- Cagliari – Milán a Milán – Cagliari,
 - Olbia – Řím a Řím – Olbia,
 - Olbia – Milán a Milán – Olbia.
- (4) Komise zveřejnila dne 21. dubna 2006 v *Úředním věstníku Evropské unie* další sdělení týkající se závazků veřejné služby uložených vyhláškou č. 36 ⁽¹⁾ na následujících deseti trasách:
- Alghero – Boloňa a Boloňa – Alghero,
 - Alghero – Turín a Turín – Alghero,
 - Cagliari – Boloňa a Boloňa – Cagliari,
 - Cagliari – Florencie a Florencie – Cagliari,
 - Cagliari – Turín a Turín – Cagliari,
 - Cagliari – Verona a Verona – Cagliari,
 - Cagliari – Neapol a Neapol – Cagliari,
 - Cagliari – Palermo a Palermo – Cagliari,
 - Olbia – Boloňa a Boloňa – Olbia,
 - Olbia – Verona a Verona – Olbia.
- (5) Komise zveřejnila v *Úředním věstníku Evropské unie* dne 22. dubna 2006 oznámení o nabídkovém řízení uveřejněném Itálií v rámci ZVS uložených vyhláškou č. 36. V oznámení se uvádí, že Italská republika pro každou z deseti tras, na které se vyhláška vztahuje, stanoví dohodnutý postup podle čl. 4 odst. 1 písm. d) nařízení, pokud by žádný letecký dopravce nechtěl přijmout závazky veřejné služby uložené na tyto trasy ⁽²⁾.
- (6) ZVS zveřejněné dne 24. března a 21. dubna 2006 mají tyto hlavní znaky:
- Dvojice leteckých tras Alghero – Řím a Alghero – Milán, na jedné straně, a dvojice Olbia – Řím a Olbia – Milán, na straně druhé, tvoří každá jeden jediný celek, jenž musí dopravci, kteří mají zájem o provozování těchto tras, přijmout v celém rozsahu a bez náhrady libovolné povahy nebo libovolného původu. Naproti tomu trasy Cagliari – Řím a Cagliari – Milán musejí dopravci, kteří mají zájem o provozování leteckých tras, přijmout jednotlivě v celém rozsahu a bez náhrady libovolné povahy nebo libovolného původu.
 - Každou z deseti tras uvedených v oznámení ze dne 21. dubna 2006 a na ně uložené ZVS musejí příslušní dopravci přijmout jednotlivě a v plném rozsahu.
- Dopravce, který přijímá tyto závazky, musí zajistit tuto službu během 36 po sobě jdoucích měsíců, může provoz přerušit pouze po oznámení při zachování minimální šestiměsíční výpovědní lhůty úřadu Ente Nazionale dell'Aviazione Civile (ENAC, italský úřad pro civilní letectví) a autonomnímu regionu Sardinii.
 - Dopravce (nebo hlavní dopravce), který přijme tyto závazky, musí poskytnout provozní záruku k zajištění řádného výkonu a pokračování služby, jejíž výše musí odpovídat nejméně 5 % celkového obrátu za leteckou dopravu pro všechny dotčené trasy, tuto záruku určí italský úřad ENAC. Záruka bude poskytnuta úřadu ENAC, který ji použije na zajištění kontinuity příslušných služeb v případě jejich neodůvodněného neplnění, a bude ji tvořit stejným dílem bankovní záruka s podmínkou platby na „první vyžádání“ a záruka pojišťovací.
 - Aby nedošlo k překročení kapacity v důsledku přijetí závazku pro určitou trasu, na které provozuje služby více dopravců, a vzhledem k omezením a podmínkám infrastruktury příslušných letišť, byl úřad ENAC po konzultaci s autonomním regionem Sardinie ve veřejném zájmu pověřen zásahem do leteckých řádů dopravců přijímajících závazek veřejné služby tak, aby tyto řády zcela odpovídaly požadavkům na mobilitu v rámci uložení závazku k zajištění veřejné služby. Cílem tohoto zásahu je rovnoměrné rozdělení tras a četnosti letů mezi dopravci přijímajícími ZVS na základě objemů přepravy na příslušných trasách (nebo skupinách tras) zjištěných u každého z dopravců v předchozích dvou letech.
 - Minimální četnosti, letové řády a kapacity, které se budou předkládat pro každou trasu, jsou popsány v bodě 2 sdělení ze dne 24. března a ze dne 21. dubna 2006, „PODROBNOSTI ZÁVAZKU VEŘEJNÉ SLUŽBY“.
 - Minimální kapacity použitých letadel jsou uvedeny v bodě 3 těchto sdělení, „TYPY LETADEL POUŽÍVANÝCH NA JEDNOTLIVÝCH TRASÁCH“.
 - Struktura cen pro všechny dotčené letecké trasy je uvedena v bodě 4, „CENY“, těchto sdělení. Pokud jde zejména o snížené ceny, bod 4.8 obou sdělení uvádí, že dopravci provozující příslušné trasy mají zákonnou povinnost uplatňovat snížené ceny (jak je uvedeno v bodě 4 „CENY“) alespoň pro osoby, které se na Sardinii narodily, a to i v případech, že na Sardinii nemají bydliště.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 93, 21.4.2006, s. 13.

⁽²⁾ Úř. věst. C 95, 22.4.2006, s. 9–27 a s. 30.

- Podle vyhlášky č. 35, která byla předána Komisi 29. prosince 2005 a zveřejněna v *Úředním věstníku Italské republiky* 11. ledna 2006, se závazky použijí na příslušné trasy od 31. března 2006 do 30. března 2009. Italské orgány přesto 28. února 2006 informovaly Komisi, že 23. února 2006 přijaly vyhlášku, která mění tato data na 2. května 2006 a na 1. května 2009 (dopis stálého zastoupení Italské republiky č. 2321). Tyto údaje byly následně zveřejněny v *Úředním věstníku Evropské unie* 24. března 2006.
- Podle vyhlášky č. 36, která byla předána Komisi dne 29. prosince 2005 a zveřejněna v *Úředním věstníku Italské republiky* dne 11. ledna 2006 a v *Úředním věstníku Evropské unie* 21. dubna 2006, Italská republika oznámila, že se datum platnosti závazků na příslušné trasy stanoví později. V *Úředním věstníku Evropské unie* tedy nebylo zveřejněno žádné konečné datum.
- Dopravci, kteří zamýšlejí přijmout závazky veřejné služby, musejí do třiceti dnů po zveřejnění uložení závazků v *Úředním věstníku Evropské unie* předložit příslušnému italskému orgánu formální přijetí.
- (7) Před uložení závazků veřejné služby, které jsou předmětem tohoto rozhodnutí, uložila Italská republika vyhláškami ze dne 1. srpna a ze dne 21. prosince 2000 závazky veřejné služby na šest tras mezi letišti na Sardinii, Římem a Milánem. Tyto závazky byly zveřejněny v *Úředním věstníku Evropské unie* 7. října 2000 ⁽¹⁾ Na základě čl. 4 odst. 1 písm. d) nařízení bylo uspořádáno nabídkové řízení s cílem vybrat dopravce výlučně oprávněné provozovat dané letecké trasy s finanční náhradou ⁽²⁾.
- (8) Jednalo se o tyto dopravce oprávněné provozovat trasy, na které se vztahují závazky veřejné služby:
- Alitalia na trase Cagliari – Řím,
 - Air One na trasách Cagliari – Milán, Alghero – Milán a Alghero – Řím,
 - Meridiana na trasách Olbia – Řím a Olbia – Milán.
- (9) Tento režim provozu byl nahrazen ZVS uloženými italskou vyhláškou ze dne 8. listopadu 2004 zveřejněnými v *Úředním věstníku Evropské unie* dne 10. prosince 2004 ⁽³⁾. Na základě rozhodnutí Regionálního správního soudu oblasti Lazio ze dne 17. března 2005, které

částečně zrušilo vyhlášku ze dne 8. listopadu 2004, informovaly italské orgány Komisi, že tyto závazky „pozastavily“. V této věci bylo v *Úředním věstníku Evropské unie* dne 1. července 2005 zveřejněno stanovisko ⁽⁴⁾. Italské orgány oznámily 6. prosince 2005 Komisi zrušení vyhlášky ze dne 8. listopadu 2004 s účinkem od 15. listopadu 2004.

II. POSTUP

- (10) V dopise ze dne 9. března 2006 (zaevidovaným pod číslem 204756) se Komise obrátila na Italskou republiku, aby jí oznámila své obavy ze ZVS uložených vyhláškami č. 35 a č. 36. Požádala o přesnější informace o důvodech a způsobech jejich uplatňování. Italská republika odpověděla prvním dopisem ze dne 22. března 2006 s příloženým návrhem odpovědi a poté dopisem ze dne 4. dubna 2006.
- (11) Komise se 27. dubna 2006 obrátila na úřad ENAC se žádostí o přesnější informace a s otázkou, jak fungují současné ZVS před vstupem v platnost nových ZVS.
- (12) Ve svém dopise ze dne 9. května 2006 ENAC potvrdil, že režim závazků veřejných služeb ze Sardinie do Říma a Milána byl až do 2. května 2006 režim z roku 2000, který byl stále platný v důsledku toho, že nařízení z roku 2004, kterým se měnil, bylo zrušeno. Od 2. května 2006 se provádí nový režim stanovený vyhláškou č. 35. Odpověď také vysvětlila, že se závazky veřejných služeb vztahovaly na celý letištní systém Milán, jak bylo zveřejněno v roce 2000.
- (13) Italská republika 4. srpna 2006 znovu odpověděla na dopis Komise ze dne 9. března, ve kterém poskytla doplňující údaje, jež však nepřinesly žádné nové důležité informace.
- (14) Komise 1. srpna 2006 přijala rozhodnutí zahájit z vlastního podnětu šetření podle čl. 4 odst. 3 nařízení ⁽⁵⁾. Toto rozhodnutí bylo sděleno Italské republice 1. srpna 2006 (č. dokumentu K(2006) 3516). Ve stejném rozhodnutí Komise žádala italské orgány, aby do jednoho měsíce odpověděly na více otázek.
- (15) Italské orgány odpověděly dopisem ze dne 31. srpna 2006, ve kterém zodpověděly velkou část položených otázek.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 284, 7.10.2000, s. 16.

⁽²⁾ Úř. věst. C 51, 16.2.2001, s. 12–22.

⁽³⁾ Úř. věst. C 306, 10.12.2004, s. 6.

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 161, 1.7.2005, s. 10.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 215, 5.8.2006, s. 31.

(16) Komise se však 2. října 2006 obrátila na Stálé zastoupení Italské republiky s žádostí o doplňující informace.

Italská republika však vysvětlila, že z důvodu probíhajícího šetření Komise tyto trasy doposud ještě nepřidělila.

(17) Na doplňující otázky Komise zaslala Italská republika 6. října 2006 obsáhlou odpověď s mnoha údaji.

III. ROZBOR

1. Právní rámec

(18) Schůze Komise (oddělení TREN/F/1) s italskými orgány (ministerstvem dopravy, stálým zastoupením, vládou Sardinie a úřadem ENAC) se konala v Bruselu dne 17. října 2006.

(20) Pravidla závazků veřejné služby jsou stanovena nařízením, které definuje prováděcí pravidla zásady volného poskytování služeb v odvětví letecké dopravy.

(19) Tato odpověď zejména potvrdila, že následující trasy jsou již provozovány v souladu se ZVS podle čl. 4 odst. 1 písm. a) nařízení:

(21) Závazky veřejné služby jsou definovány jako výjimka ze zásad nařízení, podle kterého „s výhradou tohoto nařízení povoluje členský stát nebo členské státy leteckým dopravcům Společenství výkon provozních práv na leteckých trasách ve Společenství“⁽²⁾.

- Olbia – Řím: Meridiana,
- Olbia – Milán: Meridiana,
- Alghero – Řím: Air One,
- Alghero – Milán: Air One,
- Cagliari – Řím: Air One a Meridiana,
- Cagliari – Milán: Air One a Meridiana,
- Cagliari – Boloňa: Meridiana,
- Cagliari – Turín: Meridiana,
- Cagliari – Verona: Meridiana,
- Olbia – Boloňa: Meridiana.

(22) Podmínky pro uložení závazků jsou definovány v článku 4. Jejich výklad je striktní a v souladu se zásadou nediskriminace a proporcionality. Na základě kritérií uvedených v tomto článku musejí být závazky přiměřeně zdůvodněny.

Naopak na šesti zbývajících trasách žádná společnost nesouhlasila s provozováním dopravy podle režimu stanoveného čl. 4 odst. 1 písm. a) nařízení. Italská republika chce proto podle čl. 4 odst. 1 písm. d) zahájit výběrové řízení. Prozatím se výběrového řízení účastní tyto společnosti:

(23) Přesněji, pravidla týkající se závazků veřejné služby stanoví, že ZVS mohou být uloženy členským státem „v souvislosti s pravidelnou leteckou dopravou na letiště v okrajovém nebo rozvojovém regionu, anebo v souvislosti s málo vytíženou leteckou trasou na kterékoli regionální letiště, pokud je tato letecká trasa považována za životně důležitou pro hospodářský rozvoj regionu, v němž se letiště nachází, a v rozsahu nezbytném k tomu, aby byla na této letecké trase zajištěna přiměřená letecká doprava splňující stanovené normy návaznosti, pravidelnosti, kapacity a cen, které by letečtí dopravci nesplnili, pokud by brali v úvahu výhradně vlastní obchodní zájmy“⁽³⁾.

- Olbia – Verona: Meridiana,
- Alghero – Boloňa: Air One,
- Alghero – Turín: Air One,
- Cagliari – Florencie: Air One a Meridiana,
- Cagliari – Neapol: Air One a Meridiana,
- Cagliari – Palermo: Air One a Meridiana⁽¹⁾.

(24) Přiměřenost pravidelné letecké dopravy vyhodnotí členské státy zejména „s ohledem na veřejný zájem, možnost využívat jiné druhy dopravy, kapacitu těchto druhů dopravy s ohledem na zohledněné potřeby, kombinovaný účinek všech leteckých dopravců, kteří provozují nebo zamýšlejí provozovat dopravu na této trase“⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Viz odpověď Italské republiky ze dne 6. října a 15. listopadu 2006 a také tiskové prohlášení úřadu ENAC ze dne 23. května 2006.

⁽²⁾ Čl. 3 odst. 1 nařízení (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992.
⁽³⁾ Čl. 4 odst. 1 písm. a) nařízení (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992.

⁽⁴⁾ Čl. 4 odst. 1 písm. b) nařízení (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992.

(25) Článek 4 stanoví dvoufázový mechanismus: v první fázi (čl. 4 odst. 1 písm. a)) uloží příslušný členský stát závazky veřejné služby na jednu nebo více tras, přičemž tyto trasy zůstávají otevřené pro všechny dopravce Společenství pod podmínkou, že budou dodržovat uvedené závazky. Pokud by žádný dopravce neprojevil zájem o provozování trasy, na kterou se vztahují ZVS, může členský stát přejít k druhé fázi (čl. 4 odst. 1 písm. d)), v níž se omezí přístup na leteckou trasu ve prospěch jediného dopravce na dobu maximálně tří let s možností prodloužení. Tento dopravce je vybrán na základě veřejného nabídkového řízení Společenství. Vybraný dopravce tak může získat finanční náhradu za provozování ZVS.

(26) Na základě žádosti členského státu, nebo z vlastního podnětu může Komise podle čl. 4 odst. 3 po šetření rozhodnout, zda se mají i nadále používat zveřejněné ZVS. Komise sdělí své rozhodnutí Radě a členskými státy.

2. Způsobnost tras

(27) Italská republika zdůvodnila uložení ZVS potřebou rozvoje Sardinie, která potřebuje překonat těžkosti plynoucí z jejího ostrovního charakteru.

(28) Autonomní vláda Sardinie navíc přijala závazek podporovat mobilitu osob, které mají trvalé bydliště na Sardinii. Letecké spojení mezi Sardinii a kontinentální Itálií je totiž v jednotlivých obdobích roku různé, zatímco zásada mobility by měla umožňovat, aby osoby s trvalým pobytem na Sardinii měly zajištěnou dostačující a trvalou dopravu v průběhu celého roku. Italská republika mimo jiné zdůrazňuje velké vzdálenosti v kilometrech a časovou náročnost přesunu mezi jednotlivými letišti tohoto regionu, který má nedostatečnou infrastrukturu. Právě na tomto základě zdůvodňuje potřebu uložení ZVS na všechna tři letiště na Sardinii.

(29) Komise se domnívá, že je možné považovat Sardinii za okrajovou oblast z důvodu, že jde o ostrov, na kterém chybí skutečné náhradní druhy dopravy.

(30) Zpomalení ekonomického růstu Sardinie v porovnání s ostatními italskými regiony je navíc podrobně doloženo: izolovanost Sardinie, nízký počet obyvatel znásobený vysokou emigrací vysvětluje hospodářskou zaosta-

lost tohoto ostrova a staví ho na úroveň regionů jižní Itálie.

(31) Na základě údajů, které má Komise k dispozici, její analýza neumožňuje zpochybnit životně důležitý charakter příslušných tras, jak zdůrazňují italské orgány.

3. Přiměřenost závazků veřejné služby (ZVS)

3.1. Obecné úvahy

(32) Podle čl. 4 odst. 1 písm. a) nařízení mohou členské státy uložit ZVS pouze: „je-li tato trasa považována za životně důležitou pro hospodářský vývoj regionu, ve kterém se letiště nachází, v rozsahu nezbytném k zajištění dostatečné míry pravidelné letecké dopravy, která stanovené normy návaznosti, pravidelnosti, kapacity a cen, které by letečtí dopravci nesplnili, pokud by zvažovali výhradně vlastní obchodní zájmy.“

(33) Přiměřenost dopravy je stanovena s ohledem na kritéria uvedená v čl. 4 odst. 1 písm. b) nařízení:

— veřejný zájem,

— možnost uchýlit se k jiným druhům dopravy, zejména v ostrovních regionech, a schopnost těchto druhů dopravy uspokojit dopravní potřeby bran v úvahu,

— tarify a přepravní podmínky, které lze nabídnout uživatelům,

— kombinovaný účinek všech leteckých dopravců, kteří provozují nebo zamýšlejí provozovat trasu.

(34) Závazky veřejné služby navíc musí dodržovat základní zásady proporcionality a nediskriminace (viz např. rozsudek Soudního dvora ze dne 20. února 2001, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) a další subjekty v. Administración General del Estado, C-205/99, Sb. rozh. s. I-01271).

(35) Komise se v tomto případě na základě údajů poskytnutých italskými orgány domnívá, že uložení ZVS, pokud jde o četnost, kapacitu a ceny, může být potřebné pro zajištění odpovídající dopravy na daných trasách.

(36) Komise je však toho názoru, že některé podmínky, které ukládají vyhlášky č. 35 a č. 36 Italské republiky, jsou příliš restriktivní nebo nepřiměřené.

3.2. Závazek předložit přijetí ZVS do třiceti dnů

(37) Bod 8 ZVS stanovený vyhláškami č. 35 a č. 36 stanoví, že: „Dopravci, kteří se rozhodli přijmout závazek k zajištění veřejné služby tak, jak je uvedeno v tomto dokumentu, musí do třiceti dní od zveřejnění sdělení Komise týkajícího se uložení výše uvedeného závazku v *Úředním věstníku Evropské unie* předložit Národnímu úřadu pro civilní letectví (ENAC) formální přijetí závazku.“ Ve skutečnosti se tato povinnost ukázala jako důvod pro vyloučení dopravce, který doručil toto přijetí s jednodenním zpožděním. Pokud by dopravce neoznámil, že přijímá všechny podmínky ZVS v této časové lhůtě, mohl by být vyloučen na celé období.

(38) Komise má za to, že je tato podmínka zcela neoprávněná s ohledem na čl. 4 odst. 1 písm. a) nařízení a je nepřiměřeně restriktivní. Ustanovení čl. 4 odst. 1 písm. a) nařízení neopravňují členské státy k tomu, aby omezovaly počet dopravců v přístupu na trasy, ale aby všeobecným způsobem uložily ZVS, které se budou vztahovat na všechny dopravce, kteří provozují nebo mají v úmyslu tyto trasy provozovat. Takové omezení počtu dopravců je možné učinit pouze na základě čl. 4 odst. 1 písm. d).

(39) Každý dopravce, který má záměr dodržovat ZVS podle čl. 4 odst. 1 písm. a) nařízení, proto musí mít možnost provozovat tuto trasu kdykoli, kdy projeví zájem provoz zahájit. Členský stát může, pokud žádný letecký dopravce nezahájil k danému datu na této trase pravidelnou leteckou dopravu v souladu s ZVS uloženými na základě čl. 4 odst. 1 písm. a), omezit přístup na tuto trasu podle čl. 4 odst. 1 písm. d). Pokud však jeden či více provozovatelů zahájilo dopravu ve stanovené lhůtě, členský stát nemůže vyloučit z této trasy další dopravce, kteří oznámili svůj záměr provozovat dopravu kdykoli po tomto stanoveném konečném datu. Vstup nových provozovatelů si však může vyžádat úpravy ZVS, které jsou uloženy na každého dopravce (viz níže oddíl 3.4.).

3.3. Závazek provozovat trasu po dobu tří let

(40) Bod 5 ZVS podle vyhlášek č. 35 a č. 36 stanoví, že: „podle čl. 4 odst. 1 písm. c) nařízení (EHS) č. 2408/92 musí dopravce, který přijme závazek k zajištění veřejné služby, zaručit poskytování služby po dobu alespoň 36 po sobě jdoucích měsíců a nesmí poskytování služby

přerušit bez toho, aby takové přerušení oznámil ENAC a autonomnímu regionu Sardinie alespoň 6 měsíců předem.“

(41) Požadavek na minimální dobu provozu v tomto případě odpovídá čl. 4 odst. 1 písm. c): „V případech, kde jiné druhy dopravy nemožno zajistit dostatečnou a nepřetržitou dopravu, mohou zúčastněné členské státy do závazku veřejné služby zahrnout požadavek, aby každý letecký dopravce, který zamýšlí provozovat trasu, zaručil její provoz po určité období stanovené v souladu s dalšími podmínkami závazků veřejné služby.“ Komise má za to, že z důvodu ostrovního charakteru Sardinie a její vzdálenosti od pevniny se nenabízí možnost jiných druhů dopravy.

(42) Komise se však domnívá, že minimální doba provozování stanovená vyhláškami č. 35 a č. 36 na tři roky je přehnaná a nepřiměřená.

(43) Komise může pochopit potřebu zajistit pravidelnou leteckou dopravu a získat závazek dopravců ji provozovat po stanovenou dobu. Orgány pověřené ukládáním ZVS však nesmějí, jak bylo výše uvedeno, vyřadit možné kandidáty ze zajišťování ZVS: ZVS bez výlučné licence či finanční náhrady v žádném případě neznamenají definitivní nebo dlouhodobé uzavření trhu.

(44) Může být legitimní, aby provozování tras vyznačujících se vysokými sezónními výkyvy bylo uloženo jen během některých období roku. Na těchto trasách mohou mít dopravci přirozenou tendenci snižovat nebo soustředit svou nabídku služeb na týdny, během kterých je četnost dostatečná, aby si zajistili rentabilitu služby, a zanechat provoz dopravy po zbytek roku. Komise se však domnívá, že za těchto okolností by s ohledem na zásadu proporcionality měla být doba, po kterou je zaručeno provozování pravidelné dopravy, stanovena na základě režimu ZVS podle čl. 4 odst. 1 písm. a) a neměla by být delší, než jeden rok.

(45) Komise je dále toho názoru, že tato doba nezprostí orgán pověřený ukládáním ZVS toho, aby zahájil pravidelné hodnocení o jejich vhodném uplatňování. Jak bylo výše uvedeno, tento přezkum by se měl provést pokaždé, když nový dopravce provoz zahajuje nebo se chystá provoz na daných trasách zahájit.

3.4. Rozdělení tras a četnosti letů úřadem ENAC

- (46) Bod 1.6 vyhlášek č. 35 a č. 36 stanoví, že: „Aby nedošlo k překročení kapacity v důsledku přijetí závazku pro určitou trasu, na které provozuje služby více dopravců, a vzhledem k omezením a podmínkám infrastruktury příslušných letišť, byl úřad ENAC po konzultaci s autonomním regionem Sardinie ve veřejném zájmu pověřen zásahem do leteckých řádů dopravců přijímajících závazek veřejné služby tak, aby tyto řády zcela odpovídaly požadavkům na mobilitu v rámci uložení závazku k zajištění veřejné služby. Cílem tohoto zásahu je rovnoměrné přerozdělení tras a četnosti letů mezi dopravci přijímajícími závazek k zajištění veřejné služby také na základě objemů přepravy na dotčených trasách (nebo balíčků tras) zjištěných u každého z nich v předchozích dvou letech.“
- (47) Na základě těchto pravomocí úřad ENAC může provést arbitráž a schválit dohodu mezi více společnostmi, které provozují dopravu na stejné trase. V případě Sardinie úřad ENAC dohlížel nad debatou u kulatého stolu s provozovateli mající zájem o určité trasy a spolu s nimi rozhodl o přerozdělení dopravního prostoru.
- (48) Italská republika hájí tuto pravomoc zásahu, která dle jejího názoru zabezpečuje kontinuitu dopravy a nevystavuje ZVS riziku náhodného příchodu či odchodu dalších provozovatelů, kteří by mohli mít menší zájem o ZVS bez jakékoli náhrady. Uvádí především rozhodnutí Regionálního správního soudu Lazio ze dne 17. března 2005, který shledal, že: „je zcela oprávněné, aby vyhláška (z roku 2004) určila postup, na základě kterého by všechny trasy, na které byly uloženy ZVS, provozovalo více neseskupených a vzájemně si konkurujících provozovatelů. Taková možnost musí být však jasně stanovena a zároveň musí poskytnout minimální objektivní kritérium pro přidělování *a priori* letištních časů podle počtu dopravců (jednoho, dvou nebo více než dvou), kteří ZVS případně přijmou, aby nedošlo k neblahému překročení kapacity nabídky a zejména aby přidělení časů nevedlo k zahájení arbitráže a následně k výlučnému vykonávání, které ustanovení vyhlášky výslovně vyloučily.“⁽¹⁾
- (49) ZVS podle čl. 4 odst. 1 písm. a) musejí vzít v potaz všechny dopravce, kteří provozují nebo mají zájem provozovat dopravu na dané trase. To potvrzuje čl. 4 odst. 1 písm. b), který stanoví, že: „dostatečnost pravidelné letecké dopravy stanoví členské státy s ohledem na kombinovaný účinek všech leteckých dopravců, kteří provozují nebo zamýšlejí provozovat trasu.“
- (50) Komise se domnívá, že by tato zásada měla být dodržována nejen v momentě uložení závazků, ale po celou dobu platnosti ZVS. Proto pokaždé, když nový dopravce zahájí provoz nebo zamýšlí provoz na této trase zahájit, by měla být výše kapacity a četnosti letů podle ZVS pro každého provozovatele upravena tak, aby celkově nabízená kapacita a četnost letů na každé trase nebyla vyšší, než co je striktně nezbytné pro poskytování odpovídající služby.
- (51) Pokud jde o ZVS uložené na základě čl. 4 odst. 1 písm. a) nařízení, dopravci nejsou povinni se zavázat, že individuálně zabezpečí četnost a kapacitu letů, ale tuto minimální službu mohou zabezpečovat všichni provozovatelé.
- (52) Komise uznává, že orgán pověřený ukládáním ZVS považuje za nutné mít jistotu, že propojení četnosti letů a kapacit umožní vyhovět ZVS. Tento orgán však nesmí v žádném případě omezovat možnost dotyčných dopravců, pokud si to budou přát, poskytovat služby nad rámec kapacity nebo četnosti letů, než vyžadují ZVS, které stanovují pouze požadavky minimální. Pokud pravidla přijatá úřadem ENAC usilují o to, aby zamezila dopravcům doplňkové služby, jsou tato pravidla restriktivní a v rozporu s nařízením.
- (53) Z tohoto důvodu Komise vítá, že Italská republika potvrdila svým dopisem ze dne 15. listopadu 2006, že její orgány veřejné správy pravidelně každý rok zhodnotí situaci a budou analyzovat případné žádosti provozovatelů, kteří budou mít zájem provozovat tyto trasy v rámci ZVS⁽²⁾. Bere na vědomí, že Italská republika potvrdila, že „nic nebrání členskému státu zkontrolovat (i během uplatňování ZVS) přiměřenost a potřeby ZVS a zdůvodnit změnu a/nebo zrušení, pokud nebude později prokázána jejich užitečnost a oprávněnost“⁽³⁾.

⁽¹⁾ Rozhodnutí Regionálního správního soudu TAR Lazio č. 2436 ze dne 17. března 2005.

⁽²⁾ Dopis Italské republiky ze dne 15. listopadu 2006, s. 2.

⁽³⁾ Dopis Italské republiky ze dne 15. listopadu 2006, s. 11.

3.5. *Seskupení tras Alghero – Řím a Alghero – Milán, na jedné straně, a tras Olbia – Řím a Olbia – Milán, na straně druhé*

(54) Italská republika zdůvodňuje seskupení tras Alghero – Řím a Alghero – Milán, na jedné straně, a tras Olbia – Řím a Olbia – Milán, na straně druhé, jejich vzájemně doplňujícím charakterem a provozováním na sobě nezávislým. Podle italských orgánů se tyto trasy vyznačují tím, že 2/3 roku je na nich objektivně nižší provoz z důvodu jeho vysoké sezonnosti. Vzhledem k tomu, že se na provoz těchto tras nepočítá s žádným finančním vyrovnáním, orgány veřejné správy by měly nést odpovědnost za to, aby se dopravcům zajistilo dlouhodobé provozování z důvodu nižší ekonomické atraktivity těchto spojů. Jednalo by se proto o uplatňování „pozitivního koloběhu provozní nezávislosti“, který umožní „během zimní sezóny výměnu strojů z důvodu nízké poptávky“, zatímco „plán seskupených tras pomůže přitáhnout dopravce, kteří budou připraveni provozovat dopravu na těchto trasách“. Podle Italské republiky by navíc zvýšená nabídka pro letní období mohla být lépe zajištěna při společném provozování na skupině tras. Italská republika navíc zdůvodňuje, že samo nařízení stanoví možnost kombinovat výkyvy poptávky, např. i v průběhu jednoho týdne. Seskupení by umožnilo nezvyšovat náklady, optimalizovat kapacity a zároveň co nejlépe vyhovět požadavkům poptávky, zároveň by neomezovalo trh, ale mohlo by naopak přilákat více provozovatelů.

(55) Komise se domnívá, že seskupení tras není v souladu s čl. 4 odst. 1 písm. a), b) a c) nařízení. Kritéria způsobilosti a přiměřenosti ZVS podle těchto ustanovení totiž pokaždé výslovně uvádí slovo „trasa“, aniž by se někde vyskytlo „seskupení“ těchto tras. Z toho nutně vyplývá, že každé z kritérií musí být zhodnoceno samostatně vzhledem ke každé trase pojímané individuálně.

(56) Tento výklad je navíc v souladu s požadavky zásady proporcionality. Takové spojení tras by v podstatě umožnilo členským státům ukládat ZVS na trasy, které nejsou potřebné pro zajišťování přiměřené letecké dopravy. Možnost seskupení tras se objevuje pouze v čl. 4 odst. 1 písm. d), který uvádí, že provozní právo k této dopravě je nabídnuto ve veřejném nabídkovém řízení „jednotlivě nebo pro skupinu tras“. Tento výslovný odkaz v čl. 4 odst. 1 písm. d) naopak vylučuje, aby se podle čl. 4 odst. 1 písm. a), b) a c) takové seskupení tras použilo. Pokud se na trhu neobjeví letecký dopravce, který začal nebo chce začít provozovat pravidelnou

leteckou dopravu v souladu se ZVS na tuto trasu uloženými, členský stát může omezit přístup na leteckou trasu ve prospěch jediného dopravce na dobu maximálně tří let a uspořádat veřejné nabídkové řízení pro skupinu tras. Seskupení několika tras je v podstatě možné chápat jako odpověď na jasné narušení trhu a za formu nepřímé náhrady, která je podobně jako přímá náhrada přípustná jen v rámci čl. 4 odst. 1 písm. d). V žádném případě se v režimu ZVS uložených čl. 4 odst. 1 písm. a) seskupení nemůže zaměřit na dosažení rentability na dvou samostatných trasách s cílem podpořit provozování jednoho nebo více dopravců.

(57) Z druhé strany se vysvětlení předložená italskými orgány neopírají o žádný číselný technický nebo hospodářský údaj, který by mohl podpořit jejich analýzu.

Je možné těmto orgánům namítnout následující informace:

— Požadovaná kapacita a četnost letů musí přihlížet k potřebám jednotlivých tras, ale ne takovým způsobem, aby jich bylo možné dosáhnout pouze účinnějším seskupením těchto tras.

— Závazky z hlediska četnosti vzniklé spojením tras jsou důležité, protože v podstatě vylučují značný počet potenciálních provozovatelů, kteří by chtěli splnit ZVS a zajišťovat leteckou dopravu na Sardinii, ale kteří jsou však vyloučeni z jakékoli možnosti tuto službu zajišťovat z důvodu, že nezajišťují provoz v některém z těchto dvou měst. Z tohoto důvodu má seskupení spíše vliv na uzavírání trhu.

— Z tohoto hlediska je zjevné, že takto seskupené ZVS umožňovaly příznivě odpovědět pouze malému počtu provozovatelů působících na místě. Zavedení ZVS proto vyloučilo letecké společnosti, které provozovaly nebo měly zájem provozovat trasy z Říma a Milána směrem do každého z obou daných letišť, tj. Olbia a Alghero. Přestože měli dopravci vůli, nemohli se ucházet o provozování těchto tras, které by bylo pro jejich činnost příliš nákladné. Tento druh seskupení tedy může vyloučit další možné provozovatele.

Restriktivní dopad je ještě výraznější s ohledem na rozsah daných trhů (počet cestujících v roce 2005 – číselné údaje Italské republiky)

— Olbia – Řím a Olbia – Milán: 731 349 cestujících (390 186 v létě a 341 163 v zimě).

— Alghero – Řím a Alghero – Milán: 502 820 cestujících (184 273 v létě a 318 547 v zimě).

Za těchto podmínek je nepravděpodobné, že by spojení mezi dvěma největšími městy Itálie a letišti Olbia a Alghero na Sardinii byla tak málo atraktivní, aby se musela seskupit za účelem zvýšení jejich atraktivity.

(58) Komise je proto toho názoru, že seskupení některých tras je neslučitelné s nařízením a příliš restriktivní.

3.6. Zvýhodněné tarify pro osoby, které se na Sardinii narodily, které však mají trvalé bydliště jinde

(59) Vyhlášky č. 35 a č. 36 vyžadují, aby dopravci poskytovali zvýhodněné tarify osobám narozeným na Sardinii, které však mají místo bydliště jinde. Podle odhadů Italské republiky by se provádění těchto ustanovení mělo týkat nejvýše asi 220 000 osob, ale ve skutečnosti se toto číslo blíží 110 000, pokud se vezme do úvahy, že 50 % těchto osob by cestovalo jednou do roka.

(60) Takové opatření v praxi upřednostňuje převážně evropské občany s italskou státní příslušností před občany s jinou státní příslušností. Může být proto považováno jako zjevně diskriminační z důvodu státní příslušnosti, a proto v rozporu se Smlouvou. Takové opatření by mohlo být v rámci ZVS přijatelné pouze za předpokladu, že by se rozdíl cen zakládal na objektivních důvodech nezávislých na státní příslušnosti dotčených osob a byl úměrný cíli, jež oprávněně sleduje vnitrostátní právo.

(61) Italská republika obhajuje toto opatření tím, že je potřebné, aby umožnilo sardinským vystěhovalcům udržet pouto se svým původním kulturním prostředím⁽¹⁾. I kdyby se tento záměr mohl označit za legitimní cíl veřejného zájmu ve smyslu čl. 4 odst. 1 písm. b) podbodu i) nařízení, je toto opatření zjevně nepřiměřené. V prvé řadě se vztahuje na každou osobu narozenou na Sardinii, která však na Sardinii nemá trvalé bydliště, aniž by prokázala pouto, které by mohlo ještě existovat mezi touto osobou a regionem původu, např. rodinné příbuzenství. Za druhé se toto opatření uplatňuje bez ohledu na finanční situaci každého vystěhovalce. A za třetí, na rozdíl od příslušníků s trvalým pobytem na Sardinii, kteří musejí poměrně často cestovat na kontinent za účelem některých základních služeb (vzdělání, zdraví) nebo z důvodu ekonomických aktivit s významem pro rozvoj Sardinie, vystěhovalci cestují na Sardinii pouze příležitostně (podle italských orgánů 50 % osob, kterých se tento případ potenciálně týká, cestuje na Sardinii maximálně jednou do roka). Z tohoto důvodu jsou celkové výdaje na tyto příležitostné cesty relativně nižší než výdaje vzniklé příslušníkům s trvalým bydlištěm na Sardinii a mohou být často snadno uhrazeny vystěhovalci, aniž by bylo nutné stanovit omezení podle vyhlášek č. 35 a č. 36. V případě, že někteří vystěhovalci nemají dostatečné prostředky na zaplacení letenky jednou za rok na Sardinii, mělo by být stanoveno vhodnější a méně restriktivní opatření na pomoc těmto vystěhovalcům.

(62) Za těchto podmínek je Komise toho názoru, že toto ustanovení je nepřiměřené a neslučitelné s nařízením.

3.7. Uplatňování ZVS na celém letištním systému

(63) Vyhlášky č. 35 a č. 36 stanoví, že se ZVS směrem do Říma a Milána budou uplatňovat na všech příslušných letištních systémech tak, jak uvádí příloha II nařízení, tj.:

— Letiště Fiumicino a Ciampino pro Řím

— Letiště Linate, Malpensa a Bergamo pro Milán

(64) Připomínáme, že ZVS z roku 2000 se vztahovaly na letiště „Řím (Fiumicino) a Milán“. V rámci zřízení letištního systému Milán podle článku 8 a přílohy II nařízení Itálie úředně rozšířila povinnosti uplatňování ZVS na celý příslušný letištní systém.

⁽¹⁾ Dopis Italské republiky ze dne 6. října 2006, s. 72–74.

- (65) Italská republika zdůvodnila svou volbu pouze technickými příčinami, které ji donutily automaticky převzít každý letištní systém jako celek. Potvrdila však, že v hlavním zájmu ZVS byla letiště Řím-Fiumicino a Milán-Linate, které upřednostňují příjemci ZVS z důvodu blízkosti těchto aglomerací k centru měst. To zdůvodňovalo, proč ZVS stanoví, že: „v závislosti na dostupnosti letištních časů bude alespoň 50 % spojů plánovaných mezi sardinskými letišti a letišti v Římě a Miláně provozováno z/na letiště Fiumicino a z/na letiště Linate.“⁽¹⁾
- (66) Italská republika přiznala, že bylo „objektivně prokázáno, že letiště Fiumicino v Římě a Linate v Miláně představují pro cestující nejpohodlnější a nejatraktivnější cíl cesty s nejlepšími službami z důvodu, že leží nejbližší center obou měst a mají s nimi nejlepší spojení“. Italská republika dále vysvětlila, že „s cílem zajistit lepší dopravu a co nejvíce vyhovět nárokům cestujících, bylo shledáno vhodným předejít tomu, aby dopravci, kteří přijmou ZVS, měli volnost opustit úplně tyto letiště ve prospěch ostatních letišť (méně pohodlných a méně zajímavých pro cestující), které jsou součástí stejného letištního systému“⁽²⁾.
- (67) Kromě toho se zdá, že v zimní sezóně provoz zajišťují pouze letiště Fiumicino a Linate.
- (68) V tomto případě Komise pochybuje o potřebě takového opatření a pokládá ho za nepřiměřené vzhledem ke stanoveným cílům, které mají zajistit mobilitu směrem na kontinent a územní soudržnost. Opatření totiž způsobuje vyloučení příležitostných dopravců, aniž by byla dotčena zásada ZVS, a přispívá k definitivnímu zavření trhu novým provozovatelům na nejvíce vytížených trasách především v letním období.
- (69) Italská republika nicméně přiznala, že velké letiště Malpensa je zásadní pro mezinárodní trasy, zatímco letiště Ciampino a Bergamo jako vnitrostátní letiště pro nízkorozpočtové letecké společnosti splňovala zásadu Společenství o ekonomické a sociální soudržnosti a umožnila pro ostrov, jakým je Sardinie, realizovat cíl územní soudržnosti spolu se všemi regiony Evropy. Italská republika proto přijala závazek změnit vyhlášku č. 35, aby se ZVS nevztahovaly na letiště Malpensa, Bergamo a Ciampino⁽³⁾.
- (70) Komise je toho názoru, že je tento závazek účinnou odevzou na případné pochybnosti, a že by taková změna vyhlášky umožnila výrazně snížit dopad neoprávněných omezení uložených ZVS tím, že by vyhověla potřebám mobility Sardinie, aniž by uložila na příslušné trhy nepřiměřené restriktce.
- (71) S ohledem na tento závazek Italské republiky nechce Komise dále pokračovat ve své analýze neúměrného charakteru uplatňování ZVS na celém letištním systému Milána a Říma, ale ponechává si možnost se v případě potřeby navrátit k této stránce stávajících i budoucích ZVS.

IV. ZÁVĚRY

- (72) Na základě údajů, které poskytla italská vláda, Komise nezpochybuje zásadu uplatňování ZVS na trasách mezi Sardinii a italskou pevninou, která se z hlediska četnosti a kapacit, ale i cen, může zdát nutnou pro zajištění odpovídajícího poskytování služeb na daných trasách.
- (73) Komise se nicméně domnívá, že některé podmínky uložené vyhláškami č. 35 a č. 36 Italské republiky jsou příliš restriktivní nebo nepřiměřené.
- (74) Komise se domnívá, že ZVS podle čl. 4 odst. 1 písm. a) nařízení předpokládají, že každý dopravce, který chce dodržovat ZVS, musí mít možnost provozovat tuto trasu bez ohledu na to, kdy chce zahájit poskytování těchto služeb. Z tohoto důvodu je používání lhůty pro předložení žádosti uchazečů s cílem *a priori* vyloučit každého provozovatele, který svou žádost předloží po jejím uplynutí, příliš restriktivní a neslučitelné s nařízením.
- (75) I když se může zdát oprávněné stanovit kontinuitu služeb, Komise je toho názoru, že dodržování zásady proporcionality by mělo vést k tomu, aby byla kontinuita rozumně vymezena a aby v režimu ZVS podle čl. 4 odst. 1 písm. a) nebyla delší než jeden rok.
- (76) Komise se domnívá, že pravomoci svěřené úřadu ENAC pro koordinování činnosti provozovatelů s cílem předcházet překročení kapacity, jsou příliš restriktivní a neslučitelné s nařízením.

⁽¹⁾ Bod 1.2 sdělení ze dne 24. března 2006.

⁽²⁾ Dopis Italské republiky ze dne 6. října 2006, s. 78.

⁽³⁾ Dopis Italské republiky ze dne 15. listopadu 2006, s. 3.

- (77) Komise shledává, že seskupení tras Olbia – Řím a Olbia – Milán, na jedné straně, a Alghero – Řím a Alghero – Milán, na straně druhé, je příliš restriktivní a neslučitelné s nařízením.
- (78) Komise se domnívá, že použití zvýhodněných tarifů na osoby narozené na Sardinii, které na Sardinii nemají trvalé bydliště, je nepřiměřené a neslučitelné s nařízením.
- (79) Komise pochybuje o potřebě uplatnit ZVS na celé letištní systémy Říma a Milána, které považuje za nepřiměřené s ohledem na stanovené cíle spočívající v zajištění mobility směrem na pevninu a územní soudržnosti. Pokud jde o závazek Italské republiky změnit vyhlášku č. 35, aby se ZVS nevztahovaly na letiště Bergamo, Malpensa a Ciampino, Komise nebude pokračovat ve své analýze, avšak ponechává si možnost v případě potřeby vrátit se k této stránce stávajících i budoucích ZVS,
- a zda to oznámí ve lhůtě 30 dnů stanovené vyhláškami nebo až po jejím uplynutí.
- b) Leteckým dopravcům není možné uložit v rámci ZVS kontinuitu služeb na dobu delší než jeden rok.
- c) Italské orgány musí jednou za rok přehodnotit potřebu zachovat uložení ZVS na jednu trasu i výši závazků uložených na každého dopravce, jakmile nový dopravce zahájí provoz nebo oznámí svůj záměr provoz na této trase zahájit.
- d) Italské orgány nesmějí bránit leteckým dopravcům poskytovat služby na dotyčných trasách nad minimální požadavky, pokud jde o četnost a kapacitu stanovené ZVS.
- e) Letečtí dopravci nesmějí nabízet zvýhodněné tarify osobám narozeným na Sardinii, které tam nemají trvalé bydliště.
- f) Italské orgány nesmějí podmiňovat právo poskytovat služby na jedné trase mezi dvěma městy povinností provozovat jinou trasu mezi dvěma městy.

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Italská republika může nadále uplatňovat závazky veřejné služby (ZVS) uložené vyhláškami č. 35 a č. 36 ministerstva infrastruktury a dopravy ze dne 29. prosince 2005 (zveřejněno v Úředním věstníku Italské republiky ze dne 11. ledna 2006) celkem na 16 trasách, které spojují tři letiště na Sardinii s několika vnitrostátními letišti v Itálii, zveřejněných v Úředním věstníku Evropské unie dne 24. března 2006 (vyhláška č. 35) a dne 21. dubna 2006 (vyhláška č. 36) v souladu s čl. 4 odst. 1 písm. a) nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství, s výhradou dodržení následujících podmínek:

- a) Každý letecký dopravce, který chce dodržovat ZVS, musí mít možnost provozovat danou trasu bez ohledu na okamžik, kdy oznámí svůj záměr zahájit poskytování svých služeb

2. Italská republika musí sdělit Komisi přijatá opatření pro použití tohoto rozhodnutí nejpozději do dne 1. srpna 2007.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Italské republice.

V Bruselu dne 23. dubna 2007.

Za Komisi
Jacques BARROT
místopředseda