

Dziennik Urzędowy L 125

Unii Europejskiej

Wydanie polskie

Legislacja

Tom 50

15 maja 2007

Spis treści

I Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja jest obowiązkowa

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie Rady (WE) nr 530/2007 z dnia 8 maja 2007 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2007/2000 wprowadzające nadzwyczajne środki handlowe dla krajów i terytoriów uczestniczących lub powiązanych z procesem stabilizacji i stowarzyszania Unii Europejskiej 1

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 531/2007 z dnia 14 maja 2007 r. ustanawiające standardowe wartości w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw 5

- ★ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 532/2007 z dnia 14 maja 2007 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1282/2006 ustalające specjalne szczegółowe zasady stosowania rozporządzenia Rady (WE) nr 1255/1999 dotyczącego pozwoleń na wywóz i refundacji wywozowych w odniesieniu do mleka i przetworów mlecznych oraz rozporządzenie (EWG) nr 3846/87 ustanawiające nomenklaturę produktów rolnych do celów refundacji wywozowych 7

- ★ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 533/2007 z dnia 14 maja 2007 r. otwierające i ustalające zarządzanie kontyngentami taryfowymi w sektorze mięsa drobiowego 9

II Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja nie jest obowiązkowa

DECYZJE

Komisja

2007/332/WE:

- ★ Decyzja Komisji z dnia 23 kwietnia 2007 r. w sprawie nałożenia zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych na niektórych trasach z Sardynii i na Sardynię na podstawie art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92 w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych (notyfikowana jako dokument nr C(2007) 1712) 16

(Ciąg dalszy na następnej stronie)

- ★ **Decyzja Komisji z dnia 8 maja 2007 r. zezwalająca państwom członkowskim na przedłużenie tymczasowych zezwoleń przyznanych na nowe substancje czynne benalaksyl-M, fluoksastrobina, spirodiklofen, spiromesifen i fluorek siarczany (notyfikowana jako dokument nr C(2007) 1929) ⁽¹⁾** 27
-

III Akty przyjęte na mocy Traktatu UE

AKTY PRZYJĘTE NA MOCY TYTUŁU V TRAKTATU UE

- ★ **Wspólne działanie Rady 2007/334/WPZiB z dnia 14 maja 2007 r. zmieniające i przedłużające wspólne działanie 2006/304/WPZiB dotyczące utworzenia zespołu UE ds. planowania (ZPUE dla Kosowa) na potrzeby ewentualnej operacji zarządzania kryzysem w zakresie praworządności i w ewentualnych innych dziedzinach w Kosowie** 29
-

Sprostowania

- ★ **Sprostowanie do decyzji Komisji 2007/319/WE z dnia 8 września 2006 r. w sprawie pomocy państwa C 45/04 (ex NN 62/04) na rzecz czeskiego producenta stali Třinecké železářny, a.s. (Dz.U. L 119 z 9.5.2007)** 31



⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG.

I

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja jest obowiązkowa)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE RADY (WE) NR 530/2007

z dnia 8 maja 2007 r.

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2007/2000 wprowadzające nadzwyczajne środki handlowe dla krajów i terytoriów uczestniczących lub powiązanych z procesem stabilizacji i stowarzyszenia Unii Europejskiej

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

ściową w sprawie handlu i kwestii związanych z handlem między Wspólnotą Europejską, z jednej strony, a Republiką Albanii, z drugiej strony ⁽²⁾, która weszła w życie dnia 1 grudnia 2006 r.

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 133,

uwzględniając wniosek Komisji,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Rozporządzenie (WE) nr 2007/2000 ⁽¹⁾ przewiduje nieograniczony bezcłowy dostęp do rynku Wspólnoty dla prawie wszystkich produktów pochodzących z krajów i terytoriów objętych procesem stabilizacji i stowarzyszenia.

(2) Układ o stabilizacji i stowarzyszeniu między Wspólnotami Europejskimi i ich państwami członkowskimi, z jednej strony, a Republiką Albanii, z drugiej strony, podpisano w Luksemburgu w dniu 12 czerwca 2006 r. Na okres do czasu ukończenia procedur niezbędnych do jego wejścia w życie podpisano i zawarto Umowę przej-

(3) Układy o stabilizacji i stowarzyszeniu oraz umowy przejściowe ustanawiają umowny system handlowy pomiędzy Wspólnotą a każdym z krajów beneficjentów. Dwustronne koncesje handlowe ze strony Wspólnoty są równoważne w stosunku do koncesji mających zastosowanie w ramach jednostronnych autonomicznych środków handlowych wprowadzonych rozporządzeniem (WE) nr 2007/2000.

(4) W związku z tym należy zmienić rozporządzenie (WE) nr 2007/2000 w celu uwzględnienia tych zmian. W szczególności właściwe jest usunięcie Republiki Albanii z listy beneficjentów koncesji taryfowych przyznawanych na te same produkty w ramach umownego systemu handlowego. Ponadto niezbędne jest dostosowanie wielkości globalnych kontyngentów taryfowych na poszczególne produkty, na które przyznano kontyngenty taryfowe w ramach systemów umownych.

(5) Republika Albanii, Republika Chorwacji i Była Jugosłowiańska Republika Macedonii pozostaną beneficjentami rozporządzenia (WE) nr 2007/2000 w zakresie, w jakim rozporządzenie to przewiduje koncesje korzystniejsze od istniejących w ramach systemów umownych,

⁽¹⁾ Dz.U. L 240 z 23.9.2000, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1946/2005 (Dz.U. L 312 z 29.11.2005, str. 1).

⁽²⁾ Dz.U. L 239 z 1.9.2006, str. 2.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

2) artykuł 4 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 2007/2000 wprowadza się następujące zmiany:

1) artykuł 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

Porozumienia preferencyjne

1. Z zastrzeżeniem przepisów szczególnych zawartych w art. 3 i 4, produkty pochodzące z Bośni i Hercegowiny, Czarnogóry lub obszarów celnych Serbii lub Kosowa, inne niż ujęte w pozycjach nr 0102, 0201, 0202, 1604, 1701, 1702 i 2204 Nomenklatury Scalonej, zostają dopuszczone do przywozu na obszar Wspólnoty bez ograniczeń ilościowych lub środków o skutku równoważnym i podlegają zwolnieniu z opłat celnych i opłat o skutku równoważnym.

2. Produkty pochodzące z Albanii, Republiki Chorwacji i Byłej Jugosłowiańskiej Republiki Macedonii podlegają w dalszym ciągu, w przypadkach gdy tak wskazano, przepisom niniejszego rozporządzenia lub innym środkom przewidzianym w niniejszym rozporządzeniu, gdy są one korzystniejsze od koncesji handlowych przewidzianych w umowach dwustronnych między Wspólnotą Europejską i tymi krajami.

3. Do przywozu produktów cukrowniczych objętych pozycjami nr 1701 i 1702 Nomenklatury Scalonej pochodzących z Bośni i Hercegowiny, Czarnogóry lub obszarów celnych Serbii lub Kosowa zastosowanie mają koncesje określone w art. 4.”;

„4. Przywóz produktów cukrowniczych objętych pozycjami nr 1701 i 1702 Nomenklatury Scalonej pochodzących z Bośni i Hercegowiny, Czarnogóry oraz obszarów celnych Serbii lub Kosowa podlega następującym rocznym bezcłowym kontyngentom taryfowym:

a) 12 000 ton (waga netto) dla produktów cukrowniczych pochodzących z Bośni i Hercegowiny;

b) 180 000 ton (waga netto) dla produktów cukrowniczych pochodzących z Czarnogóry oraz obszarów celnych Serbii lub Kosowa.”;

3) załącznik I zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Towary, które w dniu 16 maja 2007 r. są przedmiotem tranzytu albo są na terytorium Wspólnoty czasowo składowane, w składach celnych lub w strefach wolnocłowych, a dla których przed tym dniem w należyty sposób wydano dowód pochodzenia z Albanii lub z Byłej Jugosłowiańskiej Republiki Macedonii zgodnie z tytułem IV rozdział 2 sekcja 2 rozporządzenia Komisji (EWG) nr 2454/93 z dnia 2 lipca 1993 r. ustanawiającego przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny ⁽¹⁾ nadal podlegają przepisom rozporządzenia (WE) nr 2007/2000 do dnia 16 września 2007 r.

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie pierwszego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 8 maja 2007 r.

W imieniu Rady
P. STEINBRÜCK
Przewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U. L 253 z 11.10.1993, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 214/2007 (Dz.U. L 62 z 1.3.2007, str. 6).

ZAŁĄCZNIK

„ZAŁĄCZNIK I

DOTYCZĄCY KONTYNGENTÓW TARYFOWYCH OKREŚLONYCH W ART. 4 UST. 1

Niezależnie od zasad interpretacji Nomenklatury Scalonej, opisy produktów należy traktować jako posiadające jedynie wartość informacyjną; ustalenie traktowania preferencyjnego w ramach niniejszego załącznika odbywa się na podstawie kodów CN. Gdy wskazane są kody ex CN, system preferencyjny określa się poprzez łączne zastosowanie kodu CN i odpowiedniego opisu.

Nr porządkowy	Kod CN	Opis	Roczna wielkość kontyngentu (t)	Beneficjenci	Stawka celna
09.1571	0301 91 10 0301 91 90 0302 11 10 0302 11 20 0302 11 80 0303 21 10 0303 21 20 0303 21 80 0304 19 15 0304 19 17 ex 0304 19 19 ex 0304 19 91 0304 29 15 0304 29 17 ex 0304 29 19 ex 0304 99 21 ex 0305 10 00 ex 0305 30 90 0305 49 45 ex 0305 59 80 ex 0305 69 80	Pstrąg i troć (<i>Salmo trutta</i> , <i>Oncorhynchus mykiss</i> , <i>Oncorhynchus clarki</i> , <i>Oncorhynchus aguabonita</i> , <i>Oncorhynchus gilae</i> , <i>Oncorhynchus apache</i> i <i>Oncorhynchus chrysogaster</i>): żywy; świeży lub chłodzony; mrożony; suszony, solony lub w solance, wędzony; filety rybne oraz inne rybie mięso; mączki, grysiki i granulki z ryb, nadające się do spożycia przez ludzi	70 ton	Bośnia i Hercegowina, Czarnogóra, obszary celne Serbii lub Kosowa	Wyłączenie
09.1573	0301 93 00 0302 69 11 0303 79 11 ex 0304 19 19 ex 0304 19 91 ex 0304 29 19 ex 0304 99 21 ex 0305 10 00 ex 0305 30 90 ex 0305 49 80 ex 0305 59 80 ex 0305 69 80	Karp: żywy; świeży lub chłodzony; mrożony; suszony, solony lub w solance, wędzony; filety rybne oraz inne rybie mięso; mączki, grysiki i granulki z ryb, nadające się do spożycia przez ludzi	120 ton	Bośnia i Hercegowina, Czarnogóra, obszary celne Serbii lub Kosowa	Wyłączenie
09.1575	ex 0301 99 80 0302 69 61 0303 79 71 ex 0304 19 39 ex 0304 19 99 ex 0304 29 99 ex 0304 99 99 ex 0305 10 00 ex 0305 30 90 ex 0305 49 80 ex 0305 59 80 ex 0305 69 80	Kielec (właściwy) i morlesz (<i>Dentex dentex</i> i <i>Pagellus</i> spp.): żywy; świeży lub chłodzony; mrożony; suszony, solony lub w solance, wędzony; filety rybne oraz inne rybie mięso; mączki, grysiki i granulki z ryb, nadające się do spożycia przez ludzi	95 ton	Bośnia i Hercegowina, Czarnogóra, obszary celne Serbii lub Kosowa	Wyłączenie

Nr porządkowy	Kod CN	Opis	Roczna wielkość kontyngentu ⁽¹⁾	Beneficjenci	Stawka celna
09.1577	ex 0301 99 80 0302 69 94 ex 0303 77 00 ex 0304 19 39 ex 0304 19 99 ex 0304 29 99 ex 0304 99 99 ex 0305 10 00 ex 0305 30 90 ex 0305 49 80 ex 0305 59 80 ex 0305 69 80	Labraks (moron) (<i>Dicentrarchus labrax</i>): żywy; świeży lub chłodzony; mrożony; suszony; solony lub w solance, wędzony; filety rybne oraz inne rybie mięso; mączki, grysiki i granulki z ryb, nadające się do spożycia przez ludzi	80 ton	Bośnia i Hercegowina, Czarnogóra, obszary celne Serbii lub Kosowa	Wyłączenie
09.1579	1604 13 11 1604 13 19 ex 1604 20 50	Sardynki przetworzone lub konserwowe	70 ton	Bośnia i Hercegowina, Czarnogóra, obszary celne Serbii lub Kosowa	6 %
09.1561	1604 16 00 1604 20 40	Sardele przetworzone lub konserwowe	260 ton	Bośnia i Hercegowina, Czarnogóra, obszary celne Serbii lub Kosowa	12,5 %
09.1515	2204 21 79 ex 2204 21 80 2204 21 84 ex 2204 21 85 2204 29 65 ex 2204 29 75 2204 29 83 ex 2204 29 84	Wino ze świeżych winogron, o rzeczywistej objętościowej mocy alkoholu nieprzekraczającej 15 % obj., inne niż wina musujące	145 000 hl ⁽²⁾	Albania ⁽³⁾ , Bośnia i Hercegowina, Chorwacja ⁽⁴⁾ , Była Jugosłowiańska Republika Macedonii ⁽⁵⁾ , Czarnogóra, obszary celne Serbii lub Kosowa	Wyłączenie

⁽¹⁾ Jedna globalna wielkość na kontyngent taryfowy dostępny dla przywozu pochodzącego od beneficjentów.

⁽²⁾ Wielkość tego globalnego kontyngentu taryfowego obniża się, gdy wzrastają wielkości indywidualnych kontyngentów taryfowych mających zastosowanie zgodnie z numerami porządkowymi 09.1588 i 09.1548 dla niektórych win pochodzących z Chorwacji.

⁽³⁾ Dostęp dla wina pochodzącego z Republiki Albanii do tego globalnego kontyngentu taryfowego jest uzależniony od uprzedniego wyczerpania indywidualnych kontyngentów taryfowych przewidzianych w protokole dodatkowym w sprawie wina zawartym z Albanią. Te indywidualne kontyngenty taryfowe otwiera się dla numerów porządkowych 09.1512 i 09.1513.

⁽⁴⁾ Dostęp dla wina pochodzącego z Republiki Chorwacji do tego globalnego kontyngentu taryfowego jest uzależniony od uprzedniego wyczerpania indywidualnych kontyngentów taryfowych przewidzianych w protokole dodatkowym w sprawie wina zawartym z Chorwacją. Te indywidualne kontyngenty taryfowe otwiera się dla numerów porządkowych 09.1588 i 09.1589.

⁽⁵⁾ Dostęp dla wina pochodzącego z Byłej Jugosłowiańskiej Republiki Macedonii do tego globalnego kontyngentu taryfowego jest uzależniony od uprzedniego wyczerpania indywidualnych kontyngentów taryfowych przewidzianych w protokole dodatkowym w sprawie win zawartym z Byłą Jugosłowiańską Republiką Macedonii. Te indywidualne kontyngenty taryfowe otwiera się dla numerów porządkowych 09.1558 i 09.1559."

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 531/2007**z dnia 14 maja 2007 r.****ustanawiające standardowe wartości w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie Komisji (WE) nr 3223/94 z dnia 21 grudnia 1994 r. w sprawie szczegółowych zasad stosowania ustaleń dotyczących przywozu owoców i warzyw⁽¹⁾, w szczególności jego art. 4 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 3223/94 przewiduje, w zastosowaniu wyników wielostronnych negocjacji handlowych Rundy Urugwajskiej, kryteria do ustalania przez Komisję standardowych wartości dla przywozu z krajów trzecich, w odniesieniu do produktów i okresów określonych w jego Załączniku.

- (2) W zastosowaniu wyżej wymienionych kryteriów standardowe wartości w przywozie powinny zostać ustalone w wysokościach określonych w Załączniku do niniejszego rozporządzenia,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Standardowe wartości w przywozie, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 3223/94, ustalone są zgodnie z tabelą zamieszczoną w Załączniku.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 15 maja 2007 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 14 maja 2007 r.

W imieniu Komisji

Jean-Luc DEMARTY

Dyrektor Generalny ds. Rolnictwa i Rozwoju
Obszarów Wiejskich

⁽¹⁾ Dz.U. L 337 z 24.12.1994, str. 66. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 386/2005 (Dz.U. L 62 z 9.3.2005, str. 3).

ZAŁĄCZNIK

do rozporządzenia Komisji z dnia 14 maja 2007 r. ustanawiającego standardowe wartości w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw

(EUR/100 kg)

Kod CN	Kod krajów trzecich ⁽¹⁾	Standardowa wartość w przywozie
0702 00 00	MA	38,7
	TN	110,8
	TR	92,6
	ZZ	80,7
0707 00 05	JO	171,8
	MK	35,1
	TR	123,0
	ZZ	110,0
0709 90 70	TR	107,8
	ZZ	107,8
0805 10 20	EG	43,1
	IL	62,1
	MA	45,9
	ZZ	50,4
0805 50 10	AR	51,4
	ZZ	51,4
0808 10 80	AR	84,4
	BR	80,4
	CL	80,0
	CN	87,8
	NZ	122,0
	US	127,9
	UY	58,0
	ZA	88,9
	ZZ	91,2

⁽¹⁾ Nomenklatura krajów ustalona w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1833/2006 (Dz.U. L 354 z 14.12.2006, str. 19). Kod „ZZ” odpowiada „innym pochodzeniom”.

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 532/2007**z dnia 14 maja 2007 r.****zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1282/2006 ustalające specjalne szczegółowe zasady stosowania rozporządzenia Rady (WE) nr 1255/1999 dotyczącego pozwoleń na wywóz i refundacji wywozowych w odniesieniu do mleka i przetworów mlecznych oraz rozporządzenie (EWG) nr 3846/87 ustanawiające nomenklaturę produktów rolnych do celów refundacji wywozowych**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 1255/1999 z dnia 17 maja 1999 r. w sprawie wspólnej organizacji rynku mleka i przetworów mlecznych ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 31 ust. 14,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Aby nie przekroczyć maksymalnych ilości wywożonych z refundacją, ustalonych Porozumieniem w sprawie rolnictwa zawartym w trakcie rundy urugwajskiej wielostronnych negocjacji handlowych ⁽²⁾, art. 16 ust. 3 akapit drugi rozporządzenia Komisji (WE) nr 1282/2006 ⁽³⁾ stanowi, że nie przyznaje się refundacji dla sacharozy w przetworach mlecznych zawierających dodatek cukru, w przypadku gdy refundacja dla zawartości mleka wynosi zero lub nie została ustalona. Podczas gdy w chwili wprowadzania tego przepisu istniało rzeczywiste ryzyko przekroczenia tych maksymalnych ilości, w chwili obecnej takie ryzyko już nie istnieje.
- (2) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 61/2007 z dnia 25 stycznia 2007 r. ustalające refundacje wywozowe w odniesieniu do mleka i przetworów mlecznych ⁽⁴⁾ zniosło refundacje dla mleka pełnego w proszku i mleka zagęszczonego, na skutek czego ma zastosowanie art. 16 ust. 3 akapit drugi rozporządzenia (WE) 1282/2006. Zniesienie refundacji dla sacharozy i mleka zawartych w przetworach mlecznych może skutkować utratą znaczącej części rynku przez przetwory mleczne zawierające dodatek cukru. Stosowne jest zatem ponowne wprowadzenie refundacji wywozowych w odniesieniu do sacharozy w przetworach mlecznych zawierających dodatek cukru.
- (3) Artykuł 24 ust. 1 akapit drugi rozporządzenia (WE) nr 1282/2006 stanowi, że w przypadku wywozu serów do Stanów Zjednoczonych w ramach kontyngentów, o których mowa w art. 23 wymienionego rozporządzenia,

dzenia, w rubryce 16 pozwoleń na wywóz należy podać 8-cyfrowy kod produktu według nomenklatury scalonej. Doświadczenie pokazało, że po wydaniu pozwoleń na wywóz importerzy ze Stanów Zjednoczonych mogą ubiegać się o dostawę innego rodzaju sera z tej samej grupy produktów. Aby umożliwić taką elastyczność, należy odpowiednio dostosować art. 24 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1282/2006.

- (4) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 522/2006 z dnia 30 marca 2006 r. ustalające refundacje wywozowe w odniesieniu do mleka i przetworów mlecznych ⁽⁵⁾ stanowi, że od dnia 31 marca 2006 r. wszystkie refundacje wywozowe ustala się w euro na 100 kg. Należy zatem odpowiednio dostosować sformułowanie art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1282/2006 oraz część 9 załącznika I do rozporządzenia Komisji (EWG) nr 3846/87 ⁽⁶⁾.
- (5) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (EWG) nr 3846/87 i rozporządzenie (WE) nr 1282/2006.
- (6) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Zarządzającego ds. Mleka i Przetworów Mlecznych,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 1282/2006 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) W art. 16 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ustęp 2 otrzymuje następujące brzmienie:

„2. Składnik, o którym mowa w ust. 1 lit. a), oblicza się poprzez pomnożenie ustalonej stawki refundacji przez zawartość procentową mleka pełnego w przetworze mlecznym”;

- b) w ust. 3 skreśla się akapit drugi.

⁽¹⁾ Dz.U. L 160 z 26.6.1999, str. 48. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1913/2005 (Dz.U. L 307 z 25.11.2005, str. 2).

⁽²⁾ Dz.U. L 336 z 23.12.1994, str. 22.

⁽³⁾ Dz.U. L 234 z 29.8.2006, str. 4. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1919/2006 (Dz.U. L 380 z 28.12.2006, str. 1).

⁽⁴⁾ Dz.U. L 19 z 26.1.2007, str. 8.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 93 z 31.3.2006, str. 45.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 366 z 24.12.1987, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1854/2006 (Dz.U. L 361 z 19.12.2006, str. 1).

2) W art. 24 ust. 1 akapit drugi dodaje się następujące zdanie:

„Pozwolenie jest jednak ważne dla każdego kodu w ramach kodu CN 0406”.

Artykuł 2

W części 9 załącznika I do rozporządzenia (EWG) nr 3846/87, pierwsze zdanie pkt a) w przypisach (4) i (14) otrzymuje następujące brzmienie:

„kwoty za 100 kg, pomnożonej przez masę substancji mlekowej zawartej w 100 kilogramach produktu”.

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem jego opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Punkt 2 art. 1 stosuje się do pozwoleń na wywóz wydanych na rok kontyngentowy 2007 i dalsze lata.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 14 maja 2007 r.

W imieniu Komisji
Mariann FISCHER BOEL
Członek Komisji

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 533/2007**z dnia 14 maja 2007 r.****otwierające i ustalające zarządzanie kontyngentami taryfowymi w sektorze mięsa drobiowego**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie Rady (EWG) nr 2777/75 z dnia 29 października 1975 r. w sprawie wspólnej organizacji rynku mięsa drobiowego ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 6 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W ramach Światowej Organizacji Handlu Wspólnota zobowiązała się do otwarcia kontyngentów taryfowych w odniesieniu do niektórych produktów w sektorze mięsa drobiowego. Należy zatem ustanowić szczegółowe zasady zarządzania tymi kontyngentami.
- (2) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1291/2000 z dnia 9 czerwca 2000 r. ustanawiające wspólne szczegółowe zasady stosowania systemu pozwoleń na wywóz i przywóz oraz świadectw o wcześniejszym ustaleniu refundacji dla produktów rolnych ⁽²⁾ i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1301/2006 z dnia 31 sierpnia 2006 r. ustanawiające wspólne zasady zarządzania kontyngentami taryfowymi na przywóz produktów rolnych, podlegającymi systemowi pozwoleń na przywóz ⁽³⁾ mają zastosowanie, o ile przepisy niniejszego rozporządzenia nie stanowią inaczej.
- (3) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1251/96 z dnia 28 czerwca 1996 r. otwierające i ustalające zarządzanie kontyngentami taryfowymi w sektorze mięsa drobiowego ⁽⁴⁾ było wielokrotnie zmieniane w istotny sposób i konieczne są nowe zmiany. Należy zatem uchylić rozporządzenie (WE) nr 1251/96 i zastąpić je nowym rozporządzeniem.
- (4) W celu utrzymania stałego tempa przywozu, okres obowiązywania kontyngentu ustalony od dnia 1 lipca danego roku do dnia 30 czerwca roku następnego powinien zostać podzielony na podokresy. W każdym przypadku rozporządzenie (WE) nr 1301/2006 ogranicza okres ważności pozwoleń do ostatniego dnia okresu obowiązywania kontyngentu taryfowego.
- (5) Zarządzanie kontyngentami taryfowymi powinno opierać się na pozwoleniach na przywóz. W tym celu należy określić szczegółowe zasady składania wniosków oraz informacje, które muszą znaleźć się we wnioskach i w pozwoleniach.
- (6) Z uwagi na ryzyko spekulacji związane z odnośnym systemem w sektorze mięsa drobiowego należy ustanowić jasne warunki dostępu podmiotów gospodarczych do systemu kontyngentów taryfowych.
- (7) W celu zapewnienia prawidłowego zarządzania kontyngentami taryfowymi, wysokość zabezpieczenia w odniesieniu do pozwoleń na przywóz powinna być ustalona na poziomie 20 EUR za 100 kg.
- (8) W interesie podmiotów gospodarczych Komisja powinna ustanowić ilości, o które nie wnioskowano i które powinny być przeniesione na następny podokres obowiązywania kontyngentu, zgodnie z art. 7 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1301/2006.
- (9) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Zarządzającego ds. Mięsa Drobiowego i Jaj,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

1. Niniejszym otwiera się kontyngenty taryfowe wymienione w załączniku I w odniesieniu do przywozów produktów sektora mięsa drobiowego objętych kodami CN określonymi w załączniku I.

Kontyngenty taryfowe otwiera się na zasadzie rocznej dla okresu od dnia 1 lipca do dnia 30 czerwca roku następnego.

2. Ilości produktów objętych kontyngentami określonymi w ust. 1, stosowana stawka celna, numery porządkowe oraz odpowiednie numery grup zostały ustanowione w załączniku I.

⁽¹⁾ Dz.U. L 282 z 1.11.1975, str. 77. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 679/2006 (Dz.U. L 119 z 4.5.2006, str. 1).

⁽²⁾ Dz.U. L 152 z 24.6.2000, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 341/2007 (Dz.U. L 90 z 30.3.2007, str. 12).

⁽³⁾ Dz.U. L 238 z 1.9.2006, str. 13. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (WE) nr 289/2007 (Dz.U. L 78 z 17.3.2007, str. 17).

⁽⁴⁾ Dz.U. L 161 z 29.6.1996, str. 136. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1179/2006 (Dz.U. L 212 z 2.8.2006, str. 7).

Artykuł 2

O ile przepisy niniejszego rozporządzenia nie stanowią inaczej, stosuje się przepisy rozporządzeń (WE) nr 1291/2000 i (WE) nr 1301/2006.

Artykuł 3

Ilość ustalona dla rocznego okresu obowiązywania kontyngentu, dla każdego numeru porządkowego, jest podzielona w następujący sposób, na cztery podokresy:

- a) 25 % od dnia 1 lipca do dnia 30 września;
- b) 25 % od dnia 1 października do dnia 31 grudnia;
- c) 25 % od dnia 1 stycznia do dnia 31 marca;
- d) 25 % od dnia 1 kwietnia do dnia 30 czerwca.

Artykuł 4

1. Do celów stosowania art. 5 rozporządzenia (WE) nr 1301/2006 wnioskodawca, w chwili składania pierwszego wniosku o pozwolenie na przywóz dotyczącego danego okresu obowiązywania kontyngentu taryfowego, przedkłada dowód, że przywiózł lub wywiózł co najmniej 50 ton produktów objętych rozporządzeniem (EWG) nr 2777/75 w trakcie każdego z dwóch okresów, o których mowa w wymienionym art. 5.

2. Wniosek o pozwolenie może odnosić się tylko do jednego z numerów porządkowych określonych w załączniku I do niniejszego rozporządzenia. Może on dotyczyć wielu produktów objętych różnymi kodami CN. W takich przypadkach wszystkie kody CN i opisy produktów muszą zostać umieszczone odpowiednio w polach 16 i 15 wniosku o pozwolenie i pozwolenia.

Wniosek o pozwolenie musi dotyczyć co najmniej 10 ton, ale maksymalnie 10 % ilości dostępnej dla danego kontyngentu w danym podokresie.

3. Wniosek o pozwolenie i pozwolenie zawierają następujące zapisy:

- a) w rubryce 8 – zapis o kraju pochodzenia;
- b) w rubryce 20 – jeden z zapisów wymienionych w części A załącznika II.

W rubryce 24 pozwolenie zawiera jeden z zapisów znajdujących się w części B załącznika II.

Artykuł 5

1. Wnioski o pozwolenia mogą być składane tylko przez pierwszych siedem dni miesiąca poprzedzającego każdy okres, o którym mowa w art. 3.

2. Przy składaniu wniosków o pozwolenia wnosi się zabezpieczenie w wysokości 20 EUR na 100 kg.

3. W drodze odstępstwa od przepisów art. 6 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1301/2006, każdy wnioskodawca może złożyć więcej niż jeden wniosek o pozwolenie na przywóz w odniesieniu do produktów objętych jednym numerem porządkowym, jeżeli produkty te pochodzą z różnych krajów. Należy wtedy jednocześnie złożyć osobne wnioski dla każdego kraju pochodzenia produktów do właściwego organu danego państwa członkowskiego. W odniesieniu do maksymalnych ilości, o których mowa w art. 4 ust. 2 akapit drugi niniejszego rozporządzenia, są one uznawane jako jeden wniosek.

4. W ciągu pięciu dni od upływu terminu składania wniosków państwa członkowskie powiadamiają Komisję o całkowitych wnioskowanych ilościach dla każdej z grup, podanych w kilogramach.

5. Pozwolenia wydawane są od siódmego dnia roboczego do najpóźniej jedenastego dnia roboczego następującego po zakończeniu okresu powiadamiania, o którym mowa w ust. 4.

6. W razie potrzeby Komisja ustanawia ilości, o które nie wnioskowano, i które są automatycznie dodawane do ilości dostępnej w następnym podokresie obowiązywania kontyngentu.

Artykuł 6

1. W drodze odstępstwa od przepisów art. 11 ust. 1 akapit drugi rozporządzenia (WE) nr 1301/2006, państwa członkowskie powiadamiają Komisję, przed końcem pierwszego miesiąca każdego podokresu obowiązywania kontyngentu, o całkowitych ilościach wyrażonych w kilogramach, na które wydano pozwolenia, o których mowa w art. 11 ust. 1 lit. b) tego rozporządzenia.

2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję, przed końcem czwartego miesiąca następującego po każdym rocznym okresie obowiązywania kontyngentu, o faktycznych ilościach wprowadzonych do swobodnego obrotu w ramach niniejszego rozporządzenia w danym okresie i dla każdego numeru porządkowego, podanych w kilogramach.

3. W drodze odstępstwa od przepisów art. 11 ust. 1 akapit drugi rozporządzenia (WE) nr 1301/2006, państwa członkowskie powiadamiają Komisję o ilościach objętych niewykorzystanymi lub wykorzystanymi częściowo pozwoleniami na przywóz, po raz pierwszy przy składaniu wniosku dla ostatniego podokresu, a następnie ponownie przed końcem czwartego miesiąca następującego po każdym okresie rocznym.

Artykuł 7

1. W drodze odstępstwa od przepisów art. 23 rozporządzenia (WE) nr 1291/2000, pozwolenia na przywóz są ważne przez okres 150 dni od pierwszego dnia podokresu, w odniesieniu do którego zostały wydane.

2. Nie naruszając przepisów art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1291/2000, przeniesienie uprawnień wynikających z pozwoleń ogranicza się do nabywców spełniających warunki

kwalifikowalności określone w art. 5 rozporządzenia (WE) nr 1301/2006 i art. 4 ust. 1 niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 8

Uchyła się rozporządzenie (WE) nr 1251/96.

Odesłania do uchylonego rozporządzenia traktowane są tak jak odesłania do niniejszego rozporządzenia i odczytywane są zgodnie z tabelą korelacji zamieszczoną w załączniku III.

Artykuł 9

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie trzeciego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 czerwca 2007 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 14 maja 2007 r.

W imieniu Komisji
Mariann FISCHER BOEL
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK I

Numer grupy	Numer porządkowy	Kod CN	Obowiązująca stawka celna (w EUR/tonę)	Ilości roczne (w tonach)
P 1	09.4067	0207 11 10	131	6 249
		0207 11 30	149	
		0207 11 90	162	
		0207 12 10	149	
		0207 12 90	162	
P 2	09.4068	0207 13 10	512	8 070
		0207 13 20	179	
		0207 13 30	134	
		0207 13 40	93	
		0207 13 50	301	
		0207 13 60	231	
		0207 13 70	504	
		0207 14 20	179	
		0207 14 30	134	
		0207 14 40	93	
		0207 14 60	231	
P 3	09.4069	0207 14 10	795	2 305
P 4	09.4070	0207 24 10	170	1 201
		0207 24 90	186	
		0207 25 10	170	
		0207 25 90	186	
		0207 26 10	425	
		0207 26 20	205	
		0207 26 30	134	
		0207 26 40	93	
		0207 26 50	339	
		0207 26 60	127	
		0207 26 70	230	
		0207 26 80	415	
		0207 27 30	134	
		0207 27 40	93	
		0207 27 50	339	
		0207 27 60	127	
		0207 27 70	230	

ZAŁĄCZNIK II

A. Zapisy, o których mowa w art. 4 ust. 3 akapit pierwszy lit. b):

w języku bułgarskim:	Регламент (EO) № 533/2007.
w języku hiszpańskim:	Reglamento (CE) n° 533/2007.
w języku czeskim:	Nařízení (ES) č. 533/2007.
w języku duńskim:	Forordning (EF) nr. 533/2007.
w języku niemieckim:	Verordnung (EG) Nr. 533/2007.
w języku estońskim:	Määrus (EÜ) nr 533/2007.
w języku greckim:	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 533/2007.
w języku angielskim:	Regulation (EC) No 533/2007.
w języku francuskim:	Règlement (CE) n° 533/2007.
w języku włoskim:	Regolamento (CE) n. 533/2007.
w języku łotewskim:	Regula (EK) Nr. 533/2007.
w języku litewskim:	Reglamentas (EB) Nr. 533/2007.
w języku węgierskim:	533/2007/EK rendelet.
w języku maltańskim:	Ir-Regolament (KE) Nru 533/2007.
w języku niderlandzkim:	Verordening (EG) nr. 533/2007.
w języku polskim:	Rozporządzenie (WE) nr 533/2007.
w języku portugalskim:	Regulamento (CE) n.º 533/2007.
w języku rumuńskim:	Regulamentul (CE) nr. 533/2007.
w języku słowackim:	Nariadenie (ES) č. 533/2007.
w języku słoweńskim:	Uredba (ES) št. 533/2007.
w języku fińskim:	Asetus (EY) N:o 533/2007.
w języku szwedzkim:	Förordning (EG) nr 533/2007.

B. Zapisy, o których mowa w art. 4 ust. 3 akapit drugi:

w języku bułgarskim:	намаляване на общата митническа тарифа съгласно предвиденото в Регламент (EO) № 533/2007.
w języku hiszpańskim:	reducción del arancel aduanero común prevista en el Reglamento (CE) n° 533/2007.
w języku czeskim:	snížení společné celní sazby tak, jak je stanoveno v nařízení (ES) č. 533/2007.
w języku duńskim:	toldnedsættelse som fastsat i forordning (EF) nr. 533/2007.
w języku niemieckim:	Ermäßigung des Zollsatzes nach dem GZT gemäß Verordnung (EG) Nr. 533/2007.
w języku estońskim:	ühise tollitariifistiku maksumäära alandamine vastavalt määrusele (EÜ) nr 533/2007.
w języku greckim:	Μείωση του δασμού του κοινού δασμολογίου, όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 533/2007.
w języku angielskim:	reduction of the Common Customs Tariff pursuant to Regulation (EC) No 533/2007.

w języku francuskim:	réduction du tarif douanier commun comme prévu au règlement (CE) n° 533/2007.
w języku włoskim:	riduzione del dazio della tariffa doganale comune a norma del regolamento (CE) n. 533/2007.
w języku łotewskim:	Regulā (EK) Nr. 533/2007 paredzētais vienotā muitas tarifa samazinājums.
w języku litewskim:	bendrojo muito tarifo muito sumažinimai, nustatyti Reglamente (EB) Nr. 533/2007.
w języku węgierskim:	a közös vámtarifában szereplő vámtétel csökkentése a 533/2007/EK rendelet szerint.
w języku maltańskim:	tnaqqis tat-tariffa doganali komuni kif jipprovdi r-Regolament (KE) Nru 533/2007.
w języku niderlandzkim:	Verlaging van het gemeenschappelijke douanetarief overeenkomstig Verordening (EG) nr. 533/2007.
w języku polskim:	Cła WTC obniżone jak przewidziano w rozporządzeniu (WE) nr 533/2007.
w języku portugalskim:	redução da Pauta Aduaneira Comum como previsto no Regulamento (CE) n.º 533/2007.
w języku rumuńskim:	reducerea Tarifului Vamal Comun astfel cum este prevăzut în Regulamentul (CE) nr. 533/2007.
w języku słowackim:	Zníženie spoločnej colnej sadzby, ako sa ustanovuje v nariadení (ES) č. 533/2007.
w języku słoweńskim:	znižanje skupne carinske tarife v skladu z Uredbo (ES) št. 533/2007.
w języku fińskim:	Asetuksessa (EY) N:o 533/2007 säädetty yhteisen tullitariffin alennus.
w języku szwedzkim:	nedsättning av dEn gemensamma tulltaxan i enlighet med förordning (EG) nr 533/2007.

ZAŁĄCZNIK III

Tabela korelacji

Rozporządzenia (WE) nr 1251/96	Niniejsze rozporządzenie
Artykuł 1	Artykuł 1
Artykuł 2	Artykuł 3
Artykuł 3	—
Artykuł 4 ust. 1 lit. a)	Artykuł 4 ust. 1
Artykuł 4 ust. 1 lit. b)	Artykuł 4 ust. 2
Artykuł 4 ust. 1 lit. c)	Artykuł 4 ust. 3
Artykuł 4 ust. 1 lit. d)	Artykuł 4 ust. 3
Artykuł 4 ust. 1 lit. e)	Artykuł 4 ust. 3
Artykuł 5 ust. 1 akapit pierwszy	Artykuł 5 ust. 1
Artykuł 5 ust. 1 akapit drugi	—
Artykuł 5 ust. 2	—
Artykuł 5 ust. 2 akapit trzeci	Artykuł 5 ust. 3
Artykuł 5 ust. 3	Artykuł 5 ust. 2
Artykuł 5 ust. 4 akapit pierwszy	Artykuł 5 ust. 4
Artykuł 5 ust. 4 akapit drugi	—
Artykuł 5 ust. 5	—
Artykuł 5 ust. 6	—
Artykuł 5 ust. 7	—
Artykuł 5 ust. 8 akapit pierwszy	Artykuł 6 ust. 2
Artykuł 5 ust. 8 akapit drugi	—
Artykuł 6 akapit pierwszy	Artykuł 7 ust. 1
Artykuł 6 akapit drugi	—
Artykuł 7	—
Artykuł 8	Artykuł 9
Załącznik I	Załącznik I
Załącznik II	—
Załącznik III	—
Załącznik IV	—

II

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja nie jest obowiązkowa)

DECYZJE

KOMISJA

DECYZJA KOMISJI

z dnia 23 kwietnia 2007 r.

w sprawie nałożenia zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych na niektórych trasach z Sardynii i na Sardinie na podstawie art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92 w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych

(notyfikowana jako dokument nr C(2007) 1712)

(Jedynie tekst w języku włoskim jest autentyczny)

(2007/332/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

I. OKOLICZNOŚCI FAKTYCZNE

(1) W dniach 27 stycznia i 28 lutego 2006 r. Republika Włoch przekazała Komisji dekrety nr 35 i 36 Ministerstwa Infrastruktury i Transportu z dnia 29 grudnia 2005 r. (opublikowane w *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* w dniu 11 stycznia 2006 r.) (zwane dalej „dekretami nr 35 i 36”), przewidujące zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych na 16 trasach łączących trzy porty lotnicze Sardynii z kilkoma krajowymi portami lotniczymi na metropolitarnym terytorium Włoch, i zwróciła się do Komisji z wnioskiem o opublikowanie informacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych (zwanego dalej „rozporządzeniem”).

⁽¹⁾ Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 8. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1791/2006 (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 1).

(2) W korespondencji z dnia 28 lutego 2006 r. Republika Włoch sprecyzowała, że:

- dekret nr 36 został zmieniony dekretem z dnia 8 lutego 2006 r. w sprawie liczby lotów, rozkładu lotów i zdolności przewozowej na trasie Cagliari–Turyń,
- zwróciła się również z wnioskiem o opublikowanie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* serii C informacji, że zgodnie z zobowiązaniami z tytułu wykonywania usług publicznych i bez wnioskowania o rekompensatę finansową przewidziano, że w przypadku gdy w ciągu trzydziestu dni od opublikowania informacji o zobowiązaniu z tytułu wykonywania usług publicznych żaden przewoźnik lotniczy nie wyrazi zgody na obsługę regularnych połączeń lotniczych na każdej z tras przewidzianych w dekrete nr 36, Włochy mogą ograniczyć dostęp do każdej z tych tras do jednego przewoźnika w ramach procedury przewidzianej w art. 4 ust. 1 lit. d) rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 i udzielić prawa do świadczenia takich usług w drodze procedury przetargowej, zgodnie z przepisami tego rozporządzenia.

(3) W dniu 24 marca 2006 r. Komisja opublikowała w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* komunikat w sprawie zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych przewidzianych w dekrete nr 35 (zwany dalej „komunikatem z dnia 24 marca 2006 r.”)⁽²⁾ na sześciu następujących trasach:

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

⁽²⁾ Dz.U. C 72 z 24.3.2006, str. 4.

- Cagliari–Mediolan i Mediolan–Cagliari,
 - Olbia–Rzym i Rzym–Olbia,
 - Olbia–Mediolan i Mediolan–Olbia.
- (4) W dniu 21 kwietnia 2006 r. Komisja opublikowała w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* komunikat w sprawie zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych nałożonych dekretem nr 36 ⁽¹⁾ na dziesięciu następujących trasach:
- Alghero–Bologna i Bologna–Alghero,
 - Alghero–Turyn i Turyn–Alghero,
 - Cagliari–Bologna i Bologna–Cagliari,
 - Cagliari–Florencja i Florencja–Cagliari,
 - Cagliari–Turyn i Turyn–Cagliari,
 - Cagliari–Weronia i Weronia–Cagliari,
 - Cagliari–Neapol i Neapol–Cagliari,
 - Cagliari–Palermo i Palermo–Cagliari,
 - Olbia–Bologna i Bologna–Olbia,
 - Olbia–Weronia i Weronia–Olbia.
- (5) W dniu 22 kwietnia 2006 r. Komisja opublikowała w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* zawiadomienie o przetargu ogłoszonym przez Włochy w ramach zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych nałożonych dekretem nr 36 ⁽²⁾. Zgodnie z zawiadomieniem Republika Włoch przewiduje zastosowanie procedury określonej w art. 4 ust. 1 lit. d) rozporządzenia w odniesieniu do każdej z dziesięciu tras określonych w dekrete, w przypadku gdy żaden przewoźnik lotniczy nie podejmie zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych na tych trasach.
- (6) W dniach 24 marca i 21 kwietnia 2006 r. opublikowane zostały następujące ogólne zasady nakładania zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych:
- Pary tras: Alghero–Rzym i Alghero–Mediolan, oraz pary tras: Olbia–Rzym, Olbia–Mediolan, stanowią dwa odrębne pakiety, które muszą być przyjęte przez zainteresowanych przewoźników w całości i w niezmienionym stanie, bez żadnego dofinansowania w jakiegokolwiek formie. Natomiast pary tras Cagliari–Rzym i Cagliari–Mediolan muszą być przyjęte przez zainteresowanych przewoźników oddzielnie, w całości i w niezmienionym stanie, bez żadnego dofinansowania w jakiegokolwiek formie.
 - Każda z dziesięciu tras wymienionych w powiadomieniu z dnia 21 kwietnia 2006 r. oraz nałożone na nią zobowiązania muszą być przyjęte przez zainteresowanych przewoźników oddzielnie, w całości i w niezmienionym stanie.
 - Przewoźnik, który przyjmuje zobowiązania, musi zagwarantować obsługę przez przynajmniej 36 kolejnych miesięcy i nie może jej zawiesić bez przynajmniej sześciomiesięcznego wypowiedzenia, które powinien przekazać Ente Nazionale dell’Aviazione Civile (ENAC) i Autonomicznemu Regionowi Sardynii.
- Przewoźnik (lub główny przewoźnik), który akceptuje te zobowiązania, musi złożyć zabezpieczenie finansowe gwarantujące prawidłową realizację i ciągłość obsługi. Zabezpieczenie powinno stanowić 5 % całkowitego szacowanego obrotu, określonego przez ENAC, pochodzącego z połączeń lotniczych zaplanowanych w ramach pakietu przedmiotowych tras. Zabezpieczenie wystawione będzie na rzecz ENAC, który wykorzysta je celem zagwarantowania ciągłości zobowiązań w przypadku nieuzasadnionego odstąpienia od wykonywania usług. Zabezpieczenie będzie składać się w 50 % z poręczenia bankowego płatnego na żądanie, a w pozostałych 50 % z poręczenia ubezpieczeniowego.
 - Celem uniknięcia nadmiernej podaży, która mogłaby wystąpić w przypadku przyjęcia obsługi połączeń na trasie objętej zobowiązaniami przez większą liczbę przewoźników, mając na uwadze ograniczenia i uwarunkowania infrastrukturalne istniejące w poszczególnych portach lotniczych, ENAC, po zapoznaniu się z opinią Autonomicznego Regionu Sardynii, ma obowiązek podjęcia interwencji w ochronie interesu publicznego, polegającej na kontrolowaniu planów operacyjnych dopuszczonych przewoźników, w celu ich odpowiedniego dostosowania do właściwych wymogów przewozowych leżących u podstaw nałożonych zobowiązań. Interwencja taka powinna polegać na równomiernym rozłożeniu tras i częstotliwości pośród dopuszczonych przewoźników, również na podstawie natężenia ruchu na poszczególnych trasach (lub parach tras), zanotowanego dla każdego przewoźnika w ciągu dwóch poprzednich lat.
 - Wymagania dotyczące minimalnej liczby lotów, rozkładu lotów i zdolności przewozowych na każdej trasie zostały opisane w pkt 2 komunikatów z dnia 24 marca i 21 kwietnia 2006 r. zatytułowanym „ZOBOWIĄZANIA Z TYTUŁU WYKONYWANIA USŁUG PUBLICZNYCH”.
 - Minimalne zdolności przewozowe wykorzystywanych statków powietrznych zostały opisane w pkt 3 komunikatów zatytułowanym „TYPY STATKÓW POWIETRZNYCH WYKORZYSTYWANYCH NA POSZCZEGÓLNYCH TRASACH”.
 - Struktura taryfowa wszystkich przedmiotowych tras została opisana w pkt 4 komunikatów zatytułowanym „TARYFY”. W kwestii stosowania w szczególności taryf ze zniżką, w pkt 4.8 obydwu komunikatów sprecyzowano, że przewoźnicy obsługujący połączenia na przedmiotowych trasach są zobowiązani na mocy prawa do przyznawania taryf ze zniżką (w wysokości podanej w pkt 4. „TARYFY”) co najmniej osobom urodzonym na Sardynii, nawet jeżeli mieszkają poza Sardynią.

⁽¹⁾ Dz.U. C 93 z 21.4.2006, str. 13.

⁽²⁾ Dz.U. C 95 z 22.4.2006, str. 9–27, 30.

— Zgodnie z dekretem nr 35 przekazany Komisji w dniu 29 grudnia 2005 r. i opublikowany w *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* w dniu 11 stycznia 2006 r. zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych muszą obowiązywać na przedmiotowych trasach w okresie od dnia 31 marca 2006 r. do dnia 30 marca 2009 r. Jednakże w dniu 28 lutego 2006 r. władze włoskie poinformowały Komisję, że w dniu 23 lutego 2006 r. przyjęły dekret zmieniający ten przedział czasowy na okres od dnia 2 maja 2006 r. do dnia 1 maja 2009 r. (pismo Stałego Przedstawicielstwa Włoch, nr ref. 2321). Daty te zostały opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w dniu 24 marca 2006 r.

— Zgodnie z dekretem nr 36 przekazany Komisji w dniu 29 grudnia 2005 r. i opublikowany w *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* w dniu 11 stycznia 2006 r. oraz w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w dniu 21 kwietnia 2006 r. Republika Włoch ogłosiła, że data wejścia w życie zobowiązań zostanie wyznaczona w późniejszym terminie. W *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* nie został zatem opublikowany żaden ostateczny termin.

— Przewoźnicy, którzy zamierzają przyjąć zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych, powinni dokonać formalnego zgłoszenia skierowanego do właściwego organu włoskiego w terminie 30 dni od daty publikacji powiadomienia w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

- (7) Przed nałożeniem zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych, o których mowa w niniejszej decyzji, Republika Włoch nałożyła zobowiązania na sześć tras między portami lotniczymi Sardynii a Rzymem i Mediolanem na mocy dekretów z dnia 1 sierpnia i 21 grudnia 2000 r. W dniu 7 października 2000 r. powyższe zobowiązania zostały opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽¹⁾. Zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. d) rozporządzenia ogłoszony został przetarg w celu wyłonienia przewoźników upoważnionych do wyłącznej obsługi połączeń na przedmiotowych trasach w zamian za dofinansowanie ⁽²⁾.
- (8) Do obsługi połączeń na trasach objętych zobowiązaniem z tytułu wykonywania usług publicznych upoważnieni byli następujący przewoźnicy:
- Alitalia na trasie Cagliari–Rzym,
 - Air One na trasach Cagliari–Mediolan, Alghero–Mediolan i Alghero–Rzym,
 - Meridiana na trasach Olbia–Rzym i Olbia–Mediolan.
- (9) Powyższy system obsługi został zastąpiony zobowiązaniami z tytułu wykonywania usług publicznych nałożonymi dekretem z dnia 8 listopada 2004 r.

i opublikowanymi w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* z dnia 10 grudnia 2004 r. ⁽³⁾. W wyniku decyzji regionalnego sądu administracyjnego w Lazio z dnia 17 marca 2005 r., która częściowo unieważniła dekret z dnia 8 listopada 2004 r., władze włoskie powiadomiły Komisję, że „zawiesiły” wymienione zobowiązania. W dniu 1 lipca 2005 r. zostało opublikowane powiadomienie na ten temat w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽⁴⁾. W dniu 6 grudnia 2005 r. władze włoskie powiadomiły Komisję o uchyleniu dekretu z dnia 8 listopada 2004 r. ze skutkiem od dnia 15 listopada 2004 r.

II. PROCEDURA

- (10) Pismem z dnia 9 marca 2006 r. (zarejestrowanym pod numerem 204756) Komisja powiadomiła Republikę Włoską o swoim zaniepokojeniu w związku ze zobowiązaniami z tytułu wykonywania usług publicznych nałożonymi dekretem nr 35 i 36. Zwróciła się również z wnioskiem o szczegółowe informacje dotyczące przyczyn i trybu ich realizacji. Republika Włoch przesłała pierwsze pismo z projektem odpowiedzi w dniu 22 marca 2006 r., a następne w dniu 4 kwietnia 2006 r.
- (11) W dniu 27 kwietnia 2006 r. Komisja zwróciła się do ENAC z wnioskiem o szczegółowe informacje i z pytaniami dotyczącymi bieżącego funkcjonowania zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych przed wejściem w życie nowych zobowiązań.
- (12) ENAC odpowiedział pismem z dnia 9 maja 2006 r. i potwierdził, że do dnia 2 maja 2006 r. był stosowany system zobowiązań na trasach z Sardynii do Rzymu i Mediolanu z 2000 r., który nadal obowiązuje, gdyż zmieniający go dekret z 2004 r. został uchylony. Od dnia 2 maja 2006 r. stosowany jest nowy system przewidziany w dekrete nr 35. Odpowiedź zawierała również wyjaśnienie, że zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych pokrywały całkowicie system portów lotniczych w Mediolanie przewidziany w publikacji z 2000 r.
- (13) W dniu 4 sierpnia 2006 r. Republika Włoch ponownie odpowiedziała na pismo Komisji z dnia 9 marca w celu przedstawienia niektórych dodatkowych elementów, które nie zawierały jednak żadnych nowych istotnych informacji.
- (14) W dniu 1 sierpnia 2006 r. Komisja przyjęła decyzję z własnej inicjatywy o wszczęciu dochodzenia, o którym mowa w art. 4 ust. 3 rozporządzenia ⁽⁵⁾. Republika Włoch została powiadomiona o decyzji w dniu 1 sierpnia 2006 r. (numer dokumentu C(2006) 3516). W tej samej decyzji Komisja zwróciła się do władz włoskich z wnioskiem o udzielenie odpowiedzi na kilka kwestii i wyznaczyła miesięczny termin na odpowiedź.
- (15) Władze włoskie odpowiedziały pismem z dnia 31 sierpnia 2006 r. Odpowiedź obejmowała znaczną liczbę zadanych pytań.

⁽¹⁾ Dz.U. C 284 z 7.10.2000, str. 16.

⁽²⁾ Dz.U. C 51 z 16.2.2001, str. 12–22.

⁽³⁾ Dz.U. C 306 z 10.12.2004, str. 6.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 161 z 1.7.2005, str. 10.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 215 z 5.8.2006, str. 31.

(16) Jednakże w dniu 2 października 2006 r. Komisja zwróciła się do Stałego Przedstawicielstwa Włoch z wnioskiem o dodatkowe informacje.

(17) W odpowiedzi na dodatkowe pytania Komisji, w dniu 6 października 2006 r. Republika Włoska przekazała długą odpowiedź zawierającą liczne informacje.

(18) Posiedzenie Komisji (sekcja TREN.F.1) z władzami włoskimi (Ministerstwo Transportu, Stałe Przedstawicielstwo, rząd Sardynii i ENAC) odbyło się w Brukseli w dniu 17 października 2006 r.

(19) W odpowiedzi potwierdzono w szczególności, że połączenia na następujących trasach były dotychczas obsługiwane zgodnie ze zobowiązaniami z tytułu wykonywania usług publicznych na mocy art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia:

- Olbia–Rzym: Meridiana,
- Olbia–Mediolan: Meridiana,
- Alghero–Rzym: Air One,
- Alghero–Mediolan: Air One,
- Cagliari–Rzym: Air One i Meridiana,
- Cagliari–Mediolan: Air One i Meridiana,
- Cagliari–Bologna: Meridiana,
- Cagliari–Turyn: Meridiana,
- Cagliari–Weronę: Meridiana,
- Olbia–Bologna: Meridiana.

Natomiast żaden przewoźnik nie zgodził się na obsługę połączeń na sześciu pozostałych trasach w systemie przewidzianym w art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia. Republika Włoska zamierza zatem ogłosić przetarg zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. d). Dotychczas do udziału w przetargu wybrani zostali następujący przewoźnicy:

- Olbia–Weronę: Meridiana,
- Alghero–Bologna: Air One,
- Alghero–Turyn: Air One,
- Cagliari–Florencja: Air One i Meridiana,
- Cagliari–Neapol: Air One i Meridiana,
- Cagliari–Palermo: Air One i Meridiana⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Patrz: odpowiedź Republiki Włoskiej z dnia 6 października i 15 listopada 2006 r., a także komunikat prasowy ENAC z dnia 23 maja 2006 r.

Jednakże Republika Włoska wyjaśniła, że nie przydzieliła jeszcze wymienionych tras z powodu dochodzenia prowadzonego przez Komisję.

III. ANALIZA

1. Ramy prawne

(20) Przepisy dotyczące zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych zostały zawarte w rozporządzeniu, które określa warunki stosowania zasady swobodnego świadczenia usług w sektorze transportu lotniczego.

(21) Zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych zostały określone jako wyjątek od ogólnej zasady rozporządzenia, zgodnie z którą „z zastrzeżeniem niniejszego rozporządzenia zainteresowane państwo członkowskie (państwa członkowskie) udziela wspólnotowym przewoźnikom lotniczym upoważnienia na wykonywanie prawa przewozowego na trasach wewnątrz Wspólnoty”⁽²⁾.

(22) Warunki nakładania zobowiązań zostały określone w art. 4. Są one przedmiotem rygorystycznej wykładni zgodnie z zasadą niedyskryminacji i proporcjonalności. Zobowiązania należy uzasadniać w adekwatny sposób na podstawie kryteriów określonych w wymienionym artykule.

(23) Precyzując, zgodnie z przepisami państwo członkowskie może nakładać zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych „w stosunku do regularnej usługi lotniczej do portu lotniczego, obsługującego region peryferyjny lub rozwijający się na swoim terytorium lub drugorzędnej trasy lotniczej do dowolnego regionalnego portu lotniczego na swoim terytorium, które uznało za żywotnie ważne dla gospodarczego rozwoju regionu, w którym położony jest ten port lotniczy, w zakresie niezbędnym do zapewnienia na tej trasie odpowiedniej jakości regularnych usług lotniczych, spełniającej ustalone normy ciągłości, prawidłowości, zdolności przewozowej i wyznaczania cen, których to norm przewoźnicy nie zakładaliby, gdyby brali pod uwagę wyłącznie ich interes handlowy”⁽³⁾.

(24) Do ustalenia odpowiedniości usług transportu lotniczego państwa członkowskie uwzględniają „interes publiczny, możliwość wykorzystania, w szczególności w rejonach wyspiarskich, innych form transportu i ich zdolność do pokrycia danych potrzeb transportowych i połączony wynik wszystkich przewoźników lotniczych eksploatujących lub mających zamiar eksploatować trasę”⁽⁴⁾.

⁽²⁾ Rozporządzenie (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r., art. 3 ust. 1.

⁽³⁾ Rozporządzenie (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r., art. 4 ust. 1 lit. a).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r., art. 4 ust. 1 lit. b).

- (25) Artykuł 4 przewiduje dwuetapowy mechanizm: na pierwszym etapie (art. 4 ust. 1 lit. a)) państwo członkowskie nakłada zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych na jedną trasę lub kilka tras, które są udostępnione wszystkim przewoźnikom wspólnotowym, pod warunkiem że ci przestrzegają wspomnianych zobowiązań. Jeżeli żaden przewoźnik nie zaakceptuje obsługi trasy objętej zobowiązaniem z tytułu wykonywania usług publicznych, państwo członkowskie może przejść do drugiego etapu (art. 4 ust. 1 lit. b)), który polega na ograniczeniu dostępu do trasy do jednego przewoźnika na odnawialny okres nieprzekraczający trzech lat. Przewoźnik jest wybierany na podstawie wspólnotowej procedury przetargowej. Wyłoniony przewoźnik może wówczas uzyskać dofinansowanie do obsługi połączeń na danej trasie zgodnie ze zobowiązaniami z tytułu wykonywania usług publicznych.
- (26) Na mocy art. 4 ust. 3, po dochodzeniu przeprowadzonym na wniosek państwa członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja może zdecydować, czy opublikowane zobowiązanie z tytułu wykonywania usług publicznych może być nadal stosowane. Komisja ma obowiązek powiadomić o swojej decyzji Radę i państwa członkowskie.

2. Kwalifikowalność tras

- (27) Republika Włoska uzasadniła nałożenie zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych koniecznością rozwoju Sardynii poprzez wyrównanie niedogodności związanych z jej wyspiarskim charakterem.
- (28) Ponadto autonomiczny rząd Sardynii podjął zobowiązanie ułatwiania przemieszczania się jej mieszkańców. Połączenia na trasie między Sardinią a Włochami kontynentalnymi są w istocie nieregularne w zależności od pory roku, tymczasem zasada mobilności powinna zapewniać mieszkańcom Sardynii dostateczne możliwości transportowe w sposób ciągły przez cały rok. Ponadto Republika Włoska położyła nacisk na duże odległości i związany z nimi czas podróży między różnymi portami lotniczymi Sardynii, gdzie występują niedobory infrastrukturalne. Na podstawie tego właśnie stwierdzenia uzasadniono konieczność objęcia zobowiązaniami trzech portów lotniczych Sardynii.
- (29) Komisja uważa, że Sardinia może zostać uznana za obszar peryferyjny ze względu na jej wyspiarski charakter i brak rzeczywistych alternatywnych środków transportu.
- (30) Ponadto opóźnienie rozwoju Sardynii w porównaniu z innymi regionami włoskimi zostało dokładnie udokumentowane. Izolacja Sardynii, a także niewielka liczba jej mieszkańców, pogłębiona znaczną emigracją, wyjaśnia opóźnienie gospodarcze wyspy, które jest porównywalne do regionów Mezzogiorno.
- (31) Posiadane elementy nie pozwalają Komisji na podważenie w analizie żywotnego charakteru przedmiotowych połączeń, na który powołały się władze włoskie.
- ### 3. Odpowiedniość zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych
- #### 3.1. Uwagi ogólne
- (32) Zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia państwa członkowskie mogą nakładać zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych „w zakresie niezbędnym do zapewnienia na tej trasie odpowiedniej jakości regularnych usług lotniczych, spełniającej ustalone normy ciągłości, prawidłowości, zdolności przewozowej i wyznaczania cen, których to norm przewoźnicy nie zakładaliby, gdyby brali pod uwagę wyłącznie ich interes handlowy”.
- (33) W celu ustalenia odpowiedniości usług państwa członkowskie uwzględniają kryteria wymienione w art. 4 ust. 1 lit. b) rozporządzenia:
- interes publiczny,
 - możliwość wykorzystania, w szczególności w rejonach wyspiarskich, innych form transportu i ich zdolność do zaspokojenia danych potrzeb transportowych,
 - taryfy lotnicze i warunki, które mogą być podane użytkownikom,
 - połączony wynik wszystkich przewoźników lotniczych obsługujących lub mających zamiar obsługiwać połączenia na tej trasie.
- (34) Ponadto zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych muszą być zgodne z podstawowymi zasadami proporcjonalności i niedyskryminacji (patrz: na przykład wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 20 lutego 2001 r. w sprawie C-205/99 Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) i in. przeciwko Administración General del Estado, Rec. 2001, str. I-01271).
- (35) W niniejszym przypadku Komisja uznała, że na podstawie elementów dostarczonych przez władze włoskie nałożenie zobowiązań w kwestii liczby lotów i zdolności przewozowych, a także taryf może okazać się konieczne do zapewnienia odpowiedniej obsługi połączeń na przedmiotowych trasach.
- (36) Komisja uważa jednak, że niektóre warunki nałożone dekretemi nr 35 i 36 są nieproporcjonalne lub nieodpowiednie ze względu na ich restrykcyjność.

3.2. Konieczność dokonania zgłoszenia przyjęcia zobowiązań w terminie 30 dni

(37) Punkt 8 zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych określonych w dekretach 35 i 36 stanowi, że „przewoźnicy, którzy zamierzają przyjąć zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych zawarte w niniejszym załączniku, w terminie 30 dni od daty publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* komunikatu Komisji Europejskiej w sprawie nałożenia wyżej wymienionych zobowiązań, powinni dokonać formalnego zgłoszenia skierowanego do ENAC”. W praktyce taki obowiązek stał się przyczyną wykluczenia przewoźnika, który dokonał zgłoszenia o jeden dzień „za późno”. Zatem przewoźnik, który nie zgłosi zamiaru przyjęcia wszystkich warunków określonych w zobowiązaniach z tytułu wykonywania usług publicznych w wyznaczonym terminie, może zostać wykluczony przez cały okres.

(38) Komisja uważa, że taki warunek jest pozbawiony podstawy prawnej zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia i jest zbyt restrykcyjny. Artykuł 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nie upoważnia państw członkowskich do ograniczania liczby przewoźników posiadających dostęp do tras, lecz umożliwia jedynie ogólne nałożenie stosowanych zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych na wszystkich przedsiębiorców, którzy obsługują lub mają zamiar obsługiwać połączenia na danych trasach. Ograniczenie liczby przewoźników jest możliwe wyłącznie na mocy art. 4 ust. 1 lit. d).

(39) W konsekwencji każdemu przewoźnikowi, który ma zamiar przestrzegać zobowiązań nałożonych na podstawie art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia, należy zapewnić możliwość obsługiwanego połączenia na danej trasie bez względu na moment, w którym ma zamiar rozpocząć świadczenie usług. Jeżeli w określonym terminie żaden przewoźnik nie rozpocznie obsługi regularnych połączeń lotniczych na danej trasie zgodnie ze zobowiązaniami z tytułu wykonywania usług publicznych nałożonymi na mocy art. 4 ust. 1 lit. a), państwo członkowskie może przewidzieć ograniczenie dostępu do tej trasy zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. d). Natomiast w przypadku gdy jeden przedsiębiorca lub kilku przedsiębiorców rozpocznie obsługę połączeń na danej trasie w wyznaczonym terminie, państwo członkowskie nie może wykluczyć z obsługi połączeń na tej trasie innych przewoźników, którzy zgłoszą taki zamiar w dowolnym momencie po upływie terminu. Pojawienie się nowych przedsiębiorców może jednak wymagać dostosowania zobowiązań nałożonych na każdego przewoźnika (patrz: sekcja 3.4 poniżej).

3.3. Zobowiązanie do obsługi połączeń na danej trasie przez okres trzech lat

(40) Punkt 5 zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych określonych w dekretach nr 35 i 36

stanowi, że „zgodnie z art. 4. ust. 1 lit. c) rozporządzenia (EWG) nr 2408/92 przewoźnik, który przyjmuje zobowiązania, musi zagwarantować obsługę przez przynajmniej 36 kolejnych miesięcy i nie może jej zawiesić bez przynajmniej sześciomiesięcznego wypowiedzenia, które powinien przekazać ENAC i Autonomicznemu Regionowi Sardynii”.

(41) W niniejszym przypadku wymóg minimalnego okresu obsługi jest zgodny z art. 4 ust. 1 lit. c), który przewiduje, że „w przypadkach gdy inne środki transportu nie mogą zapewnić odpowiednich i nieprzerwanych usług, zainteresowane państwa członkowskie mogą włączyć do zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych wymóg, aby każdy przewoźnik lotniczy zamierzający obsługiwać połączenia na danej trasie udzielił gwarancji, że będzie eksploatował trasę przez pewien okres, zgodnie z innymi warunkami zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych”. Komisja uważa w istocie, że z powodu wyspiarskiego charakteru Sardynii i jej odległości od kontynentu inne środki transportu nie zapewniają adekwatnej obsługi alternatywnej.

(42) Jednakże zdaniem Komisji minimalny okres trzech lat narzucony dekretami nr 35 i 36 jest zbyt długi i nieproporcjonalny.

(43) Komisja rozumie konieczność zapewnienia ciągłości obsługi i uzyskania od przewoźników zobowiązania do jej zapewnienia przez pewien okres. Jednakże, jak stwierdzono wcześniej, władze odpowiedzialne za wdrażanie zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych nie mogą z ich stosowania wykluczać potencjalnych kandydatów: zobowiązania nieobjęte wyłączną koncesją ani dofinansowaniem nie mogą prowadzić do definitywnego lub długookresowego zamknięcia rynku.

(44) Za uprawnione można uznać narzucenie w niektórych okresach w ciągu roku obsługi połączeń charakteryzujących się zdecydowaną nieregularnością sezonową. W istocie na takich trasach przewoźnicy mogą mieć naturalną tendencję do ograniczania oferty do tygodni, w których występuje dostateczna liczba lotów, aby zapewnić rentowność obsługi, i zaniechania obsługi połączeń w innych okresach w ciągu roku. Komisja uważa jednak, że w takich okolicznościach okres, w którym należy zapewnić nieprzerwaną obsługę połączeń zgodnie z systemem zobowiązań przewidzianych w art. 4 ust. 1 lit. a), nie powinien przekraczać jednego roku, aby był zgodny z zasadą proporcjonalności.

(45) Ponadto Komisja uważa, że okres ten nie zwalnia władz odpowiedzialnych za stosowanie zobowiązań od przeprowadzania okresowych ocen ich odpowiedniości. Jak przypomniano poniżej, tego rodzaju przegląd powinien mieć miejsce każdorazowo gdy nowy przewoźnik rozpoczyna lub wkrótce rozpocznie obsługę połączeń na danej trasie.

3.4. Przydział tras i liczby lotów przez ENAC

- (46) Punkt 1.6 dekretów nr 35 i 36 przewiduje, że „celem uniknięcia nadmiernej podaży, która mogłaby wystąpić w przypadku przyjęcia obsługi połączeń na tej samej trasie przez większą liczbę przewoźników, mając na uwadze ograniczenia i uwarunkowania infrastrukturalne istniejące w poszczególnych portach lotniczych, ENAC, po zapoznaniu się z opinią Autonomicznego Regionu Sardynii, ma obowiązek podjęcia interwencji w ochronie interesu publicznego, polegającej na kontrolowaniu planów operacyjnych dopuszczonych przewoźników, w celu ich odpowiedniego dostosowania do właściwych wymogów przewozowych leżących u podstaw nałożonych zobowiązań”. Takie podejście powinno doprowadzić do sprawiedliwego podziału tras i liczby lotów między przewoźników akceptujących zobowiązania, przy czym przydział byłby zależny od natężenia ruchu na przedmiotowych trasach (lub parach tras) odnotowanego w ciągu dwóch ostatnich lat przez każdego przewoźnika.
- (47) Na mocy tych uprawnień ENAC jako arbiter może zachęcać kilku przewoźników obsługujących połączenia na tej samej trasie do zawarcia porozumienia. W przypadku Sardynii ENAC nadzorował obrady okrągłego stołu, w których uczestniczyli przewoźnicy zainteresowani niektórymi trasami i określił z nimi podział przewozów.
- (48) Republika Włoska broni prawa do interwencji, które według niej gwarantuje ciągłość obsługi i pozwala uniknąć uzależnienia zobowiązań od pojawiania i wycofywania się innych przewoźników, którzy mogliby być mniej zainteresowani wykonaniem zobowiązania bez dofinansowania. Włochy powołały się w szczególności na wyrok TAR Lazio z dnia 17 marca 2005 r., w którym uznano, że „należy uznać za zgodny z prawem fakt, że dekret (z 2004 r.) może określać scenariusz, w którym wszystkie trasy objęte zobowiązaniami z tytułu wykonywania usług publicznych są obsługiwane przez kilku konkurujących ze sobą, niepołączonych przewoźników. Taką możliwość należy jednak jasno określić, a jednocześnie przedstawić minimalne obiektywne kryterium ogólnego przydziału czasu na start i lądowanie w związku z liczbą (jeden, dwóch lub więcej niż dwóch) przewoźników, którzy ewentualnie zaakceptowali zobowiązania, aby uniknąć szkodliwości nadmiernej podaży, a przede wszystkim nie dopuścić do sytuacji, w której przydział czasu na start i lądowanie prowadzi do arbitralnego wprowadzenia obsługi, a w konsekwencji do jej wyłącznego charakteru, co zostało wyraźnie odrzucone przez zasady określone w dekreście”⁽¹⁾.
- (49) Zobowiązania nałożone na mocy art. 4 ust. 1 lit. a) powinny uwzględniać wszystkich przewoźników, którzy obsługują lub mają zamiar obsługiwać połączenia na danej trasie. Stwierdzenie to znajduje potwierdzenie w brzmieniu art. 4 ust. 1 lit. b), który stanowi, że „odpowiedniość regularnych usług lotniczych jest ustalana przez państwa członkowskie, uwzględniając połączony wynik wszystkich przewoźników lotniczych eksploatujących lub mających zamiar eksploatować trasę”.
- (50) Komisja uważa, że zasada ta powinna być stosowana nie tylko w momencie nakładania zobowiązania, lecz również w trakcie całego okresu trwania zobowiązania. Dlatego też każdorazowo gdy nowy przewoźnik rozpoczyna lub wkrótce rozpocznie obsługę połączeń na danej trasie, poziom zdolności przewozowych i ilości lotów nałożonych przez zobowiązania na każdego przewoźnika powinien zostać dostosowany w taki sposób, aby całkowite oferowane zdolności przewozowe i ilość lotów na każdej trasie nie przekraczały poziomu niezbędnego do zapewnienia odpowiedniej obsługi.
- (51) W przypadku zobowiązań nałożonych na mocy art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia przewoźnicy nie muszą w istocie indywidualnie zobowiązywać się do zapewnienia określonej liczby lotów lub zdolności przewozowej, natomiast ogół przewoźników może pozwalać na zapewnienie minimalnego poziomu obsługi.
- (52) Komisja przyznaje, że może okazać się konieczne, aby organ odpowiedzialny za zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych upewnił się, czy połączony wynik liczby lotów i zdolności przewozowej pozwalają na wypełnienie zobowiązań. Jednakże w żadnym wypadku organ ten nie powinien ograniczać zainteresowanym przewoźnikom możliwości świadczenia usług wykraczających poza zdolność przewozową lub liczbę lotów wymagane w zobowiązaniach, gdyż parametry te powinny stanowić zobowiązania minimalne. W konsekwencji, o ile zasady przyjęte przez ENAC uniemożliwiają przewoźnikowi świadczenie dodatkowych usług, należy je uznać za zbyt restrykcyjne i sprzeczne z rozporządzeniem.
- (53) W tym względzie Komisja wyraża zadowolenie z faktu, że Republika Włoska potwierdziła w piśmie z dnia 15 listopada 2006 r., że jej administracja będzie przeprowadzać okresową ocenę sytuacji w odstępach rocznych i rozpatrywać ewentualne wnioski przedsiębiorców, którzy byliby skłonni obsługiwać połączenia na danych trasach w ramach zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych⁽²⁾. Komisja przyjęła do wiadomości potwierdzenie Republiki Włoskiej, że „na państwie członkowskim nie spoczywa zakaz sprawdzania (również w okresie stosowania zobowiązań) odpowiedniości i konieczności zobowiązań oraz ich modyfikowania i/lub uchylania, o ile ich użyteczność lub legalność zostaną uznane w późniejszym okresie”⁽³⁾.

⁽¹⁾ Wyrok TAR Lazio nr 2436 z dnia 17 marca 2005 r.

⁽²⁾ Pismo Republiki Włoskiej z dnia 15 listopada 2006 r., str. 2.

⁽³⁾ Pismo Republiki Włoskiej z dnia 15 listopada 2006 r., str. 11.

3.5. Łączone trasy Alghero–Rzym i Alghero–Mediolan oraz Olbia–Rzym i Olbia–Mediolan

(54) Republika Włoska uzasadniła połączenie tras Alghero–Rzym i Alghero–Mediolan oraz Olbia–Rzym i Olbia–Mediolan ich komplementarnością i współzależnością w zakresie ich obsługi. Według władz włoskich na wymienionych trasach występuje w istocie względnie ograniczony ruch przez 2/3 roku ze względu na bardzo dużą sezonowość. Mając na uwadze fakt, że w odniesieniu do wymienionych tras nie przewiduje się żadnego dofinansowania, administracja odpowiada za zapewnienie przewoźnikom długookresowej obsługi pomimo tego, że są nierentowne. W ten sposób wykorzystane zostaną „korzystne efekty współzależności eksploatacyjnej”, które umożliwią „rotację maszyn w okresie zimowym w wyniku niewielkiego popytu”, natomiast „połączenie tras sprzyja przyciągnięciu przewoźników skłonnych do ich obsługi”. Ponadto w opinii Republiki Włoskiej wymagana oferta na okres letni mogłaby być lepiej realizowana, jeżeli obsługa obejmowałaby grupę połączeń. Na koniec Republika Włoska przedstawiła argument, że samo rozporządzenie przewiduje możliwość powiązania wahań podaży na przykład w obrębie jednego tygodnia. Połączenie pozwoliłoby zatem kontrolować koszty i zoptymalizować zdolność przewozową, a jednocześnie lepiej reagować na wymogi podaży. Dlatego też przedmiotowe połączenie nie stanowi ograniczenia rynku, lecz przeciwnie – pozwala przyciągnąć więcej przewoźników.

(55) Komisja uważa, że łączenie tras jest niezgodne z art. 4 ust. 1 lit. a), b) i c) rozporządzenia. W rzeczywistości w kryteriach kwalifikowalności i odpowiedniości zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych przewidzianych w wymienionych przepisach każdorazowo jest wyrażnie mowa o „trasie”, nie ma w nich natomiast nigdy wzmianki o łączeniu tras. Należy zatem przyjąć wniosek, że każde z tych kryteriów musi być oceniane oddzielnie w stosunku do każdej trasy z osobna.

(56) Ponadto taka wykładnia jest zgodna z wymogami zasady proporcjonalności. Tego rodzaju łączenie tras pozwoliłoby w istocie państwom członkowskim na nakładanie zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych na trasy, na których zobowiązania te nie są niezbędne do zapewnienia odpowiedniej obsługi. Możliwość łączenia tras pojawia się jedynie w art. 4 ust. 1 lit. d), zgodnie z którym prawo do wykonywania takich usług jest przyznawane w drodze przetargu „dla pojedynczej trasy albo dla grupy takich tras”. Takie wyrażne sformułowanie w art. 4 ust. 1 lit. d) wyklucza *a contrario* możliwość zastosowania łączenia w ramach stosowania art. 4 ust. 1 lit. a), b) i c). Państwo członkowskie może ograniczyć dostęp do trasy do jednego przewoźnika na maksymalny okres trzech lat i ogłosić przetarg obejmujący grupę połączeń, właśnie dlatego że rynek nie dopuścił, aby jeden

przewoźnik lotniczy rozpoczął lub miał wkrótce rozpocząć obsługę regularnych połączeń lotniczych na tej trasie zgodnie ze zobowiązaniami z tytułu wykonywania usług publicznych, które zostały na nią nałożone. Podsumowując, łączenie kilku tras może zostać uznane za odpowiedź na wyraźne załamanie rynku i formę rekompensaty pośredniej, która – na podobieństwo rekompensat bezpośrednich – jest dopuszczalna jedynie w ramach art. 4 ust. 1 lit. d). Zgodnie z systemem zobowiązań przewidzianym w art. 4 ust. 1 lit. d) łączenie nie może w żadnym wypadku zmierzać do zapewnienia rentowności dwóch odrębnych połączeń, aby ułatwić działania jednego lub kilku przewoźników.

(57) Ponadto wyjaśnienia przedstawione przez władze włoskie nie opierają się na żadnych liczbowych danych technicznych lub ekonomicznych, które poparłyby ich analizę.

W istocie można im przeciwstawić następujące elementy:

— wymagane zdolności przewozowe i liczba lotów nie mogą być postrzegane w takim zakresie, w jakim mogłyby zostać skuteczniej osiągnięte wyłącznie w wyniku połączenia tras, lecz muszą uwzględniać wymogi każdej trasy oddzielnie,

— zobowiązania w zakresie liczby lotów powiązane z łączonymi trasami okazują się tak duże, że w istocie wykluczają znaczną liczbę potencjalnych przewoźników, którzy chcieliby podjąć zobowiązania i obsługiwać Sycylię, lecz z powodu braku placówki operacyjnej w jednym z dwóch miast nie mają żadnej możliwości zapewnienia takiej obsługi. W konsekwencji łączenie skutkuje raczej zamykaniem rynku,

— w tym względzie oczywiste jest, że połączone zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych mogą być podjęte jedynie przez niewielką liczbę przewoźników już działających na tym obszarze. W ten sposób wprowadzenie zobowiązań wykluczyło linie, które obsługiwały lub miały zamiar obsługiwać właśnie połączenia na trasach z Rzymu i Mediolanu do każdego z dwóch przedmiotowych portów lotniczych w miastach Olbia i Alghero. Zatem tacy przewoźnicy – nawet jeżeli zamierzali przedstawić ofertę obsługi – nie mogli tego uczynić ze względu na jej zbyt wysokie koszty w stosunku do świadczonych przez nich przewozów. Łączenie tras prowadzi zatem do wykluczenia innych ewentualnych przewoźników.

Tego rodzaju restrykcyjne skutki są jeszcze większe, jeżeli uwzględniony zostanie zakres przedmiotowych rynków (ogólna liczba pasażerów w 2005 r. – dane Republiki Włoskiej):

— Olbia–Rzym i Olbia–Mediolan: 731 349 (390 186 latem i 341 163 zimą),

— Alghero–Rzym i Alghero–Mediolan: 502 820 pasażerów (184 273 latem i 318 547 zimą).

W tych warunkach jest mało prawdopodobne, aby trasy między dwoma największymi miastami Włoch a portami lotniczymi Olbia i Alghero na Sardynii były tak mało atrakcyjne, aby konieczne było ich połączenie.

- (58) Komisja uważa zatem, że łączenie niektórych tras jest niezgodne z rozporządzeniem i zbyt restrykcyjne.

3.6. Preferencyjne taryfy dla osób urodzonych na Sardynii, lecz mieszkających poza Sardynią

- (59) Na mocy dekretów nr 35 i 36 przewoźnicy powinni stosować preferencyjne taryfy dla osób urodzonych na Sardynii, lecz mieszkających poza Sardynią. Według szacunków Republiki Włoskiej przepisami byłoby objętych nie więcej niż 220 000 osób, przy czym w rzeczywistości ich liczba byłaby bliższa 110 000 przy założeniu, że 50 % z nich odbywa podróż raz w roku.

- (60) W praktyce takie rozwiązanie faworyzuje głównie Europejczyków z obywatelstwem włoskim w stosunku do obywateli posiadających inną przynależność państwową. Dlatego też może zostać uznane za *prima facie* dyskryminujące ze względu na obywatelstwo, a w konsekwencji sprzeczne z Traktatem. Tego rodzaju rozwiązanie w ramach systemu zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych mogłoby być dopuszczalne jedynie w zakresie, w jakim różnica w traktowaniu opierałaby się na niezależnym obiektywnym uwzględnieniu obywatelstwa zainteresowanych osób, proporcjonalnym do celu legalnie realizowanego na mocy prawa krajowego.

- (61) Tymczasem Republika Włoska wyjaśnia, że rozwiązanie jest konieczne, przede wszystkim, aby umożliwić emig-

rantom z Sardynii zachowanie powiązań ze wspólnotą kulturową, z której pochodzą⁽¹⁾. Jednakże nawet jeżeli taki cel mógłby zostać uznany za prawomocny cel leżący w interesie publicznym w rozumieniu art. 4 ust. 1 lit. b) ppkt (i rozporządzenia, rozwiązanie jest wyraźnie nieproporcjonalne. Po pierwsze, rozwiązanie ma zastosowanie do każdej osoby urodzonej na Sardynii, lecz mieszkającej poza Sardynią, przy czym nie ma konieczności wykazania występującego wciąż powiązania – na przykład na gruncie rodzinnym – między zainteresowaną osobą a regionem, z którego pochodzi. Po drugie, rozwiązanie jest stosowane niezależnie od zasobów finansowych każdego emigranta. Po trzecie, w przeciwieństwie do mieszkańców Sardynii, którzy muszą przemieszczać się na kontynent dość często, aby uzyskać niektóre podstawowe świadczenia (edukacja, zdrowie) lub prowadzić działalność gospodarczą niezbędną do rozwoju Sardynii, emigranci podróżują na Sardię okazjonalnie (według władz włoskich nie więcej niż 50 % osób, które potencjalnie mogą odbyć jedną podróż w ciągu roku). W konsekwencji całkowity koszt takich okazjonalnych podróży jest względnie mniejszy w stosunku do kosztów ponoszonych przez mieszkańców Sardynii, a w większości przypadków emigranci mogliby bez problemu go pokryć bez konieczności stosowania obniżki przewidzianej w dekretach nr 35 i 36. Wreszcie, jeżeli niektórzy emigranci nie posiadają środków niezbędnych do opłacenia corocznego przelotu na Sardię, bardziej adekwatnym i mniej restrykcyjnym rozwiązaniem byłoby zaoferowanie pomocy zainteresowanym emigrantom.

- (62) W tych warunkach Komisja uważa, że przedmiotowy przepis jest nieproporcjonalny i niezgodny z rozporządzeniem.

3.7. Zastosowanie zobowiązań do całego systemu portów lotniczych

- (63) Dekrety nr 35 i 36 przewidują, że zastosowanie zobowiązań na trasach do Rzymu i Mediolanu obejmuje wszystkie odpowiednie systemy portów lotniczych wymienione w załączniku II do rozporządzenia, to jest:

— w przypadku Rzymu porty lotnicze Fiumicino i Ciampino,

— w przypadku Mediolanu porty lotnicze Linate, Malpensa i Bergamo.

- (64) Celem przypomnienia: zobowiązania z 2000 r. obejmowały porty lotnicze „w Rzymie (Fiumicino) i w Mediolanie”. W ramach utworzenia systemu portów lotniczych w Mediolanie na mocy art. 8 i załącznika II do rozporządzenia Włochy automatycznie rozszerzyły zastosowanie zobowiązań na cały przedmiotowy system portów lotniczych.

⁽¹⁾ Pismo Republiki Włoskiej z dnia 6 października 2006 r., str. 72–74.

- (65) Republika Włoska uzasadniła swój wybór jedynie przyczynami technicznymi, które skłoniły ją do automatycznego uwzględnienia w całości każdego systemu portów lotniczych. Potwierdziła jednak, że zasadniczy interes zobowiązań dotyczy portów lotniczych Rzym–Fiumicino i Mediolan–Linate, które są najczęściej wybierane przez beneficjentów zobowiązań ze względu na ich niewielką odległość od centrum aglomeracji, co uzasadnia zapis w zobowiązaniach, że „w zależności od dostępności czasów na start lub lądowanie, przynajmniej 50 % przewidzianych połączeń między lotniskami na Sardynii i Rzymem oraz Mediolanem będzie wykonywane z i do Fiumicino oraz z i do Linate” ⁽¹⁾.
- (66) Republika Włoska przyznała, że „obiektywnie udowodniono, że port lotniczy Fiumicino w przypadku Rzymu i port lotniczy Linate w przypadku Mediolanu stanowią najdogodniejszy, najlepiej obsługiwany i najbardziej atrakcyjny dla użytkowników kierunek, gdyż są położone najbliżej centrów obydwu miast i najlepiej z nimi połączone”. Wyjaśniła zatem, że „aby zapewnić najlepszą obsługę odpowiadającą zasadniczo wymogom użytkowników, uznano, że należy uniknąć sytuacji, w której przewoźnicy akceptujący zobowiązania mogliby całkowicie zrezygnować z obsługi tych portów lotniczych na rzecz innych portów (mniej dogodnych i interesujących dla użytkowników), które należą do tego samego systemu” ⁽²⁾.
- (67) Ponadto okazuje się, że w praktyce loty w okresie zimowym odbywają się jedynie do portów Fiumicino i Linate.
- (68) W niniejszym przypadku Komisja wyraża wątpliwość co do konieczności zastosowania takiego rozwiązania, które uważa za nieproporcjonalne w stosunku do zamierzonych celów, obejmujących zapewnienie możliwości przemieszczania się na kontynent i spójności terytorialnej. W istocie bezpośrednim skutkiem tego rozwiązania jest wykluczenie okazjonalnych przewoźników bez naruszania zasady zobowiązań i przyczynienie się do definitywnego zamknięcia rynku przed nowymi przewoźnikami na najbardziej konkurencyjnych trasach, w szczególności w okresie letnim.
- (69) Republika Włoska przyznała natomiast, że port lotniczy Malpensa odgrywa zasadniczą rolę w przypadku tras międzynarodowych, podczas gdy porty lotnicze Ciampino i Bergamo, jako porty wewnętrzne dla tanich linii lotniczych, pozwalają stosować się do wspólnotowej zasady spójności gospodarczej i społecznej oraz realizować cel spójności terytorialnej z pozostałymi regionami Europy w przypadku wyspy takiej, jak Sardynia. W konsekwencji Republika Włoska zobowiązała się zmienić dekret nr 35, aby nie stosować zobowiązań w stosunku do portów lotniczych Malpensa, Bergamo i Ciampino ⁽³⁾.
- (70) Komisja uważa, że wspomniane zobowiązanie stanowi w istocie odpowiedź na wątpliwości, jakie mogą powstać, a zmiana dekretu pozwoliłaby znacznie zmniejszyć wpływ zbytnich restrykcji nałożonych przez zobowiązania, ponieważ odpowiadałaby na potrzeby Sardynii w zakresie mobilności bez obciążania przedmiotowych rynków nieproporcjonalnymi restrykcjami.
- (71) W związku ze zobowiązaniem Republiki Włoskiej Komisja nie zamierza przeprowadzać bardziej szczegółowej analizy nieproporcjonalnego charakteru systemów portów lotniczych Mediolanu i Rzymu, zastrzegając sobie możliwość ewentualnego powrotu do tego aspektu w odniesieniu do obecnych i przyszłych zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych.

IV. WNIOSKI

- (72) Na podstawie elementów dostarczonych przez Republikę Włoską Komisja nie podważa zasady stosowania zobowiązań na trasach między Sardynią a kontynentalną częścią Włoch, która w kwestii liczby lotów, zdolności przewozowych i taryf może okazać się konieczna w celu zapewnienia odpowiedniej obsługi połączeń na przedmiotowych trasach.
- (73) Komisja uważa jednak, że niektóre warunki nałożone dekretami nr 35 i 36 Republiki Włoskiej są nieproporcjonalne lub nieodpowiednie ze względu na ich restrykcyjność.
- (74) Komisja stwierdza, że zgodnie ze zobowiązaniami nałożonymi na podstawie art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia każdemu przewoźnikowi, który ma zamiar przestrzegać zobowiązań, należy zapewnić możliwość obsługi połączeń na danej trasie bez względu na moment, w którym ma zamiar rozpocząć świadczenie usług. W konsekwencji stosowanie terminu zgłaszania ofert w celu automatycznego wykluczenia każdego przewoźnika, który zgłosi się po upływie terminu, jest nieodpowiednie ze względu na restrykcyjność i niezgodne z rozporządzeniem.
- (75) O ile można uznać za legalne ustanowienie okresu ciągłości usług, Komisja uważa, że przestrzeganie zasady proporcjonalności powinno prowadzić do ustalania rozsądnego okresu, który w ramach systemu zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych na podstawie art. 4 ust. 1 lit. a) nie powinien przekraczać jednego roku.
- (76) Komisja uważa, że przyznane ENAC kompetencje w zakresie koordynowania działań przewoźników w celu uniknięcia nadmiernej podaży są nieodpowiednie ze względu na ich restrykcyjność i niezgodne z rozporządzeniem.

⁽¹⁾ Punkt 1.2 komunikatu z dnia 24 marca 2006 r.

⁽²⁾ Pismo Republiki Włoskiej z dnia 6 października 2006 r., str. 78.

⁽³⁾ Pismo Republiki Włoskiej z dnia 15 listopada 2006 r., str. 3.

- (77) Komisja stwierdza, że łączenie tras Olbia–Rzym i Olbia–Mediolan oraz Alghero–Rzym i Alghero–Mediolan jest zbyt restrykcyjne i niezgodne z rozporządzeniem.
- (78) Komisja uważa, że stosowanie taryf ze zniżką dla osób urodzonych na Sardynii, lecz mieszkających poza Sardynią, jest nieproporcjonalne i niezgodne z rozporządzeniem.
- (79) Komisja wyraża wątpliwość co do konieczności stosowania zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych w odniesieniu do systemów portów lotniczych w Rzymie i Mediolanie, uznając takie rozwiązanie za nieproporcjonalne w stosunku do zamierzonych celów polegających na zapewnieniu możliwości przemieszczania się na kontynent i spójności terytorialnej. Jednakże w związku ze zobowiązaniem Republiki Włoskiej do zmiany dekretu nr 35, aby nie stosować zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych w stosunku do portów lotniczych Berghamo, Malpensa i Ciampino, Komisja wstrzymuje się od bardziej szczegółowej analizy nieproporcjonalnego systemów portów lotniczych Mediolanu i Rzymu, zastrzegając sobie możliwość ewentualnego powrotu do tego aspektu w odniesieniu do obecnych i przyszłych zobowiązań,
- świadczania usług, a także bez względu na fakt, czy powiadomienie nastąpiło w trakcie trzydziestodniowego okresu przewidzianego w dekretach, czy też po upływie tego okresu;
- b) okres ciągłości usług w ramach zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych narzucany przewoźnikom lotniczym nie powinien przekraczać jednego roku;
- c) co roku, a także każdorazowo gdy nowy przewoźnik rozpocznie obsługę lub powiadomi o zamiarze podjęcia obsługi połączeń na danej trasie, władze włoskie powinny ponownie przeprowadzić ocenę konieczności utrzymania nałożonych zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych na tej trasie oraz poziomu zobowiązań nałożonych na każdego przewoźnika;
- d) władze włoskie nie mogą utrudniać przewoźnikom lotniczym świadczenia usług na przedmiotowych trasach w zakresie przekraczającym minimalne wymagania co do liczby lotów i zdolności przewozowych przewidzianych w zobowiązaniu z tytułu wykonywania usług publicznych;
- e) na przewoźników lotniczych nie należy nakładać obowiązku stosowania taryf preferencyjnych wobec osób urodzonych na Sardynii, które tam nie mieszkają;

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Republika Włoska może nadal stosować zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych nałożone dekretami nr 35 i 36 Ministerstwa Infrastruktury i Transportu z dnia 29 grudnia 2005 r. (opublikowanymi w *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* w dniu 11 stycznia 2006 r.) i opublikowanymi odpowiednio w dniu 24 marca 2006 r. (dekret nr 35) i 21 kwietnia 2006 r. (dekret nr 36) w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w odniesieniu do wszystkich 16 tras łączących porty lotnicze Sardynii z niektórymi portami krajowymi na metropolitarnym obszarze Włoch zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych, z zastrzeżeniem przestrzegania następujących warunków:

- a) każdy przewoźnik, który ma zamiar przestrzegać zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych, powinien mieć możliwość obsługi połączeń na danej trasie bez względu na moment powiadomienia o zamiarze rozpoczęcia

- f) władze włoskie nie mogą uzależniać prawa do świadczenia usług na danej trasie między dwoma miastami od zobowiązania do obsługi połączeń na innej trasie między dwoma miastami.
2. Republika Włoska powinna powiadomić Komisję o środkach podjętych w celu wprowadzenia w życie niniejszej decyzji najpóźniej w dniu 1 sierpnia 2007 r.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Włoskiej.

Sporządzono w Brukseli, dnia 23 kwietnia 2007 r.

W imieniu Komisji
Jacques BARROT
Wiceprzewodniczący

DECYZJA KOMISJI

z dnia 8 maja 2007 r.

zezwalająca państwom członkowskim na przedłużenie tymczasowych zezwoleń przyznanych na nowe substancje czynne benalaksyl-M, fluoksastrobina, spirodiklofen, spiromesifen i fluorek sulfurylu

(notyfikowana jako dokument nr C(2007) 1929)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2007/333/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę Rady 91/414/EWG z dnia 15 lipca 1991 r. dotyczącą wprowadzania do obrotu środków ochrony roślin ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 8 ust. 1 akapit czwarty,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 6 ust. 2 dyrektywy 91/414/EWG, w lutym 2002 r. Portugalia otrzymała od firmy Isagro wniosek o włączenie substancji czynnej o nazwie benalaksyl-M do załącznika I do dyrektywy 91/414/EWG. Decyzja Komisji 2003/35/WE ⁽²⁾ potwierdziła, że dokumentacja jest kompletna oraz że może zostać uznana za zasadniczo spełniającą wymogi dotyczące danych i informacji określone w załączniku II i załączniku III do tej dyrektywy.
- (2) W marcu 2002 r. Zjednoczone Królestwo otrzymało od firmy Bayer CropScience wniosek dotyczący fluoksastrobiny. Decyzja 2003/35/WE potwierdziła, że dokumentacja jest kompletna oraz że może zostać uznana za zasadniczo spełniającą wymogi dotyczące danych i informacji określone w załączniku II i załączniku III do tej dyrektywy.
- (3) W marcu 2002 r. Zjednoczone Królestwo otrzymało od firmy Bayer CropScience wniosek dotyczący protiokonazolu. Decyzja 2003/35/WE potwierdziła, że dokumentacja jest kompletna oraz że może zostać uznana za zasadniczo spełniającą wymogi dotyczące danych i informacji określone w załączniku II i załączniku III do tej dyrektywy.
- (4) W sierpniu 2001 r. Niderlandy otrzymały od firmy Bayer AG wniosek dotyczący spirodiklofenu. Decyzja Komisji

2002/593/WE ⁽³⁾ potwierdziła, że dokumentacja jest kompletna oraz że może zostać uznana za zasadniczo spełniającą wymogi dotyczące danych i informacji określone w załączniku II i załączniku III do tej dyrektywy.

- (5) W kwietniu 2002 r. Zjednoczone Królestwo otrzymało od firmy Bayer AG wniosek dotyczący spiromesifenu. Decyzja Komisji 2003/105/WE ⁽⁴⁾ potwierdziła, że dokumentacja jest kompletna oraz że może zostać uznana za zasadniczo spełniającą wymogi dotyczące danych i informacji określone w załączniku II i załączniku III do tej dyrektywy.
- (6) W lipcu 2002 r. Zjednoczone Królestwo otrzymało od firmy Dow AgroSciences Ltd. wniosek dotyczący fluorku sulfurylu. Decyzja Komisji 2003/305/WE ⁽⁵⁾, w której użyto nazwy fluorek sulfurylu w brzmieniu angielskim, potwierdziła, że dokumentacja jest kompletna oraz że może zostać uznana za zasadniczo spełniającą wymogi dotyczące danych i informacji określone w załączniku II i załączniku III do tej dyrektywy.
- (7) Potwierdzenie kompletności dokumentacji było niezbędne w celu umożliwienia szczegółowego jej zbadania i stworzenia państwom członkowskim możliwości przyznawania tymczasowych zezwoleń, na okresy do trzech lat, w odniesieniu do środków ochrony roślin zawierających substancje czynne, o których mowa, przy spełnieniu warunków ustanowionych w art. 8 ust. 1 dyrektywy 91/414/EWG oraz, w szczególności, warunku odnoszącego się do szczegółowej oceny substancji czynnych i środka ochrony roślin w świetle wymogów określonych w tej dyrektywie.
- (8) Wpływ tych substancji czynnych na zdrowie człowieka oraz na środowisko naturalne został poddany ocenie w odniesieniu do zastosowań proponowanych przez wnioskodawców, zgodnie z art. 6 ust. 2 i ust. 4 dyrektywy 91/414/EWG. Państwa pełniące rolę sprawozdawców przedłożyły Komisji projekty sprawozdań z oceny odpowiednio w dniu 4 grudnia 2003 r. (benalaksyl-M), 14 października 2003 r. (fluoksastrobina), 20 października 2004 r. (protiokonazol), 18 maja 2004 r. (spirodiklofen), 16 kwietnia 2004 r. (spiromesifen) i 9 listopada 2004 r. (fluorek sulfurylu).

⁽¹⁾ Dz.U. L 230 z 19.8.1991, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2007/25/WE (Dz.U. L 106 z 24.4.2007, str. 34).

⁽²⁾ Dz.U. L 11 z 16.1.2003, str. 52.

⁽³⁾ Dz.U. L 192 z 20.7.2002, str. 60.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 43 z 18.2.2003, str. 45.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 112 z 6.5.2003, str. 10.

- (9) Po przedłożeniu projektów sprawozdań z oceny przez państwa członkowskie pełniące rolę sprawozdawców pojawiła się konieczność zwrócenia się do wnioskodawców o dalsze informacje, które państwa członkowskie pełniące rolę sprawozdawców miały zbadać i przedstawić swoją ocenę. W związku z powyższym dokumentacja jest w dalszym ciągu badana i zakończenie jej oceny nie będzie możliwe w ramach czasowych przewidzianych w dyrektywie 91/414/EWG.
- (10) Ponieważ dotychczasowa ocena nie daje żadnego powodu do zaniepokojenia, należy umożliwić państwom członkowskim przedłużenie tymczasowych zezwoleń przyznanych dla środków ochrony roślin zawierających dane substancje czynne na okres 24 miesięcy, zgodnie z przepisami art. 8 dyrektywy 91/414/EWG, aby umożliwić prowadzenie dalszego badania dokumentacji. Przewiduje się, że ocena i proces podejmowania decyzji odnoszące się do decyzji w sprawie ewentualnego włączenia benalaksylu-M, fluoksastrobinu, spiroidiklofenu, spiromesifenu i fluorku siarczynu do załącznika I zostaną zakończone w terminie 24 miesięcy.
- (11) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Stałego Komitetu ds. Łącucha Żywnościowego i Zdrowia Zwierząt,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Państwa członkowskie mogą przedłużyć tymczasowe zezwolenia na środki ochrony roślin zawierające benalaksyl-M, fluoksastrobinę, spiroidiklofen, spiromesifen i fluorek siarczynu na okres nieprzekraczający 24 miesięcy, począwszy od daty przyjęcia niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 8 maja 2007 r.

W imieniu Komisji
Markos KYPRIANOU
Członek Komisji

III

(Akty przyjęte na mocy Traktatu UE)

AKTY PRZYJĘTE NA MOCY TYTUŁU V TRAKTATU UE

WSPÓLNE DZIAŁANIE RADY 2007/334/WPZiB

z dnia 14 maja 2007 r.

zmieniające i przedłużające wspólne działanie 2006/304/WPZiB dotyczące utworzenia zespołu UE ds. planowania (ZPUE dla Kosowa) na potrzeby ewentualnej operacji zarządzania kryzysem w zakresie praworządności i w ewentualnych innych dziedzinach w Kosowie

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

ZPUE dla Kosowa a szefem operacji UE zarządzania kryzysem w Kosowie.

uwzględniając Traktat o Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 14,

- (5) Należy odpowiednio przedłużyć okres obowiązywania wspólnego działania 2006/304/WPZiB oraz je zmienić,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 10 kwietnia 2006 r. Rada przyjęła wspólne działanie 2006/304/WPZiB ⁽¹⁾ dotyczące utworzenia zespołu UE ds. planowania (ZPUE dla Kosowa) na potrzeby ewentualnej operacji zarządzania kryzysem w zakresie praworządności i w ewentualnych innych dziedzinach w Kosowie.
- (2) W dniu 11 grudnia 2006 r. Rada przyjęła wspólne działanie 2006/918/WPZiB zmieniające i przedłużające do dnia 31 maja 2007 r. wspólne działanie 2006/304/WPZiB.
- (3) W dniu 27 marca 2007 r. Komitet Polityczny i Bezpieczeństwa zalecił przedłużenie mandatu ZPUE dla Kosowa zasadniczo do dnia 1 września 2007 r., przy czym data ta zależy od prac aktualnie prowadzonych w ONZ.
- (4) W celu zapewnienia płynnego przejścia pomiędzy Tymczasową Misją Administracyjną ONZ w Kosowie (UNMIK) a operacją UE zarządzania kryzysem w Kosowie w dniu przejęcia, po przyjęciu rezolucji Rady Bezpieczeństwa ONZ, wybranych zadań wykonywanych dotąd przez UNMIK przez operację UE zarządzania kryzysem, ZPUE dla Kosowa powinien posłużyć jako narzędzie wsparcia w procesie formowania operacji UE zarządzania kryzysem w Kosowie w okresie przejściowym. W tym kontekście należy zapewnić w tym okresie ścisłą koordynację działań pomiędzy szefem

PRZYJMUJE NINIEJSZE WSPÓLNE DZIAŁANIE:

Artykuł 1

We wspólnym działaniu 2006/304/WPZiB wprowadza się niniejszym następujące zmiany:

- 1) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) ustęp 3 otrzymuje brzmienie:

„3. SG/WP udziela wytycznych szefowi ZPUE dla Kosowa. Po utworzeniu operacji UE zarządzania kryzysem w Kosowie i przed rozpoczęciem jej fazy operacyjnej SG/WP udziela wytycznych szefowi ZPUE dla Kosowa za pośrednictwem szefa operacji UE zarządzania kryzysem w Kosowie, od momentu wyznaczenia tego ostatniego.”;

b) ustęp 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Szef ZPUE dla Kosowa kieruje zespołem i odpowiada za bieżące zarządzanie nim. Po utworzeniu operacji UE zarządzania kryzysem w Kosowie i przed rozpoczęciem jej fazy operacyjnej szef ZPUE dla Kosowa działa pod kierownictwem szefa operacji UE zarządzania kryzysem w Kosowie, od momentu wyznaczenia tego ostatniego.”;

⁽¹⁾ Dz.U. L 112 z 26.4.2006, str. 19. Wspólne działanie zmienione wspólnym działaniem 2006/918/WPZiB (Dz.U. L 349 z 12.12.2006, str. 57).

c) ustęp 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Szef ZPUE dla Kosowa podlega SG/WP. Po utworzeniu operacji UE zarządzania kryzysem w Kosowie i przed rozpoczęciem jej fazy operacyjnej szef ZPUE dla Kosowa podlega SG/HR, a jego bezpośrednim zwierzchnikiem jest szef operacji UE zarządzania kryzysem w Kosowie, od momentu wyznaczenia tego ostatniego.”;

d) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Po osiągnięciu przez Komitet Polityczny i Bezpieczeństwa zasadniczego porozumienia w sprawie mianowania szefa operacji UE zarządzania kryzysem w Kosowie szef ZPUE dla Kosowa zapewnia odpowiednią współpracę i koordynację.”;

2) artykuł 7 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7

Udział państw trzecich

Bez uszczerbku dla autonomii UE w podejmowaniu decyzji oraz jednolitych ram instytucjonalnych UE, państwa trzecie mogą zostać zaproszone do uczestnictwa w ZPUE dla Kosowa po utworzeniu operacji UE zarządzania kryzysem w Kosowie, pod warunkiem że ponoszą one koszty oddelegowanego przez siebie personelu, w tym koszty wynagrodzeń, ubezpieczenia zdrowotnego, dodatków, ubezpieczenia od wysokiego ryzyka oraz koszty podróży na teren i z terenu misji, a także, w stosownych przypadkach, mają udział w bieżących kosztach ZPUE dla Kosowa.

Niniejszym Rada upoważnia KPiB do podejmowania stosownych decyzji dotyczących akceptacji proponowanego udziału.”;

3) artykuł 14 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 14

Przegląd

Rada do dnia 15 lipca 2007 r. oceni, czy ZPUE dla Kosowa powinien kontynuować swoje prace po dniu 1 września 2007 r., biorąc pod uwagę potrzebę płynnego przejścia do ewentualnej operacji UE zarządzania kryzysem w Kosowie.”;

4) artykuł 15 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Niniejsze wspólne działanie wygasa w dniu 1 września 2007 r.”.

Artykuł 2

Finansowa kwota referencyjna przewidziana w art. 1 ust. 4 wspólnego działania 2006/918/WPZiB zostaje zwiększona o 43 955 000 EUR w celu pokrycia wydatków związanych z mandatem ZPUE dla Kosowa w okresie od dnia 1 czerwca 2007 r. do dnia 1 września 2007 r.

Artykuł 3

Niniejsze wspólne działanie wchodzi w życie z dniem jego przyjęcia.

Artykuł 4

Niniejsze wspólne działanie zostaje opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Brukseli, dnia 14 maja 2007 r.

W imieniu Rady

F.-W. STEINMEIER

Przewodniczący

SPROSTOWANIA**Sprostowanie do decyzji Komisji 2007/319/WE z dnia 8 września 2006 r. w sprawie pomocy państwa C 45/04 (ex NN 62/04) na rzecz czeskiego producenta stali Třinecké železářny, a.s.**

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 119 z dnia 9 maja 2007 r.)

Strona 1, w spisie treści:

zamiast: „Decyzja Komisji z dnia 8 września 2006 r.”,

powinno być: „Decyzja Komisji z dnia 8 listopada 2006 r.”.

Strona 37, w tytule:

zamiast: „z dnia 8 września 2006 r.”,

powinno być: „z dnia 8 listopada 2006 r.”.

Strona 44:

zamiast: „Sporządzono w Brukseli, dnia 8 września 2006 r.”,

powinno być: „Sporządzono w Brukseli, dnia 8 listopada 2006 r.”.
