

## II

(Съобщения)

СЪОБЩЕНИЯ НА ИНСТИТУЦИИТЕ, ОРГАНИТЕ, СЛУЖБИТЕ И АГЕНЦИИТЕ НА  
ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

## ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

## ИЗВЕСТИЕ НА КОМИСИЯТА

Тълкувателни насоки относно Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на  
Съвета — Задължения за предоставяне на обществена услуга (ЗОУ)

(2017/С 194/01)

## Съдържание

	Страница
1. Въведение .....	2
2. Аргументи в полза на изготвянето на насоки .....	3
2.1. Нормативна уредба .....	3
2.2. Необходимост от изясняване на правилата .....	3
3. Налагането на ЗОУ .....	4
3.1. Общи принципи .....	4
3.2. Допустими услуги и маршрути .....	5
3.2.1. Вид услуга .....	5
3.2.2. Видове маршрути .....	5
3.2.3. Жизненоважният характер на маршрута .....	6
3.2.4. Обвързване на маршрути .....	7
3.2.5. Връзката с Регламента за слотовете .....	7
3.3. Необходимост и адекватност на задълженията .....	8
3.3.1. Пропорционалност по отношение на потребностите от икономическо и социално развитие ...	8
3.3.2. Неадекватност на алтернативните видове транспорт .....	8
3.3.3. Съществуващи въздухоплавателни тарифи и условия .....	8
3.3.4. Комбинираният ефект от съществуващото предлагане на въздухоплавателни услуги .....	9
3.4. Вид задължения .....	9
3.5. Задължения за непрекъснатост .....	10
3.6. Последици от налагането на ЗОУ .....	10
4. Процедури, които трябва да се следват за налагането на ЗОУ .....	11
4.1. Публикуване на информационни известия в Официален вестник .....	12
5. Необходимост от редовна преоценка на ЗОУ .....	12
6. Изключителни концесии за услуги .....	13
6.1. Задължение за провеждане на публичен търг .....	13
6.2. Допустимост за представяне на оферта .....	14
6.3. Критерии за подбор .....	14
6.4. Последствия от предоставянето на изключително право за обслужване на маршрута .....	14
6.5. Преразглеждане на ЗОУ и на изключителните права в края на всеки концесионен период ..	15

6.6.	Специален случай: групиране на маршрути, които да бъдат възложени чрез търг .....	15
7.	Процедури, които трябва да се следват за публичния търг .....	16
8.	Компенсация и връзка с правилата за държавната помощ .....	17
8.1.	Възможност за изплащане на компенсация и размер на компенсацията .....	17
8.2.	Връзка с правилата за държавната помощ .....	17
8.2.1.	Публични субсидии, предоставени за компенсиране на задължения за обществени услуги ..	18
8.2.2.	Критерии по делото Altmark .....	18
9.	Неотложна процедура .....	19
10.	Тръжни процедури за ЗОУ и връзка с правилата за възлагане на обществени поръчки .....	20
11.	Правомощия на Комисията за разследване и за вземане на решения .....	21
ПРИЛОЖЕНИЕ I:	Въпросник, разработен от ГД „Конкуренция“ и ГД „Мобилност и транспорт“ за уведомяване на Комисията за ЗОУ .....	22
ПРИЛОЖЕНИЕ II:	Извадка от разпоредбите относно ЗОУ в Регламент № 1008/2008 .....	25

## 1. ВЪВЕДЕНИЕ

1. Ролята на задълженията за предоставяне на обществена услуга (по-долу „ЗОУ“) съгласно Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността <sup>(1)</sup> (по-долу „Регламент № 1008/2008“ или „регламента“) е да се установят определени стандарти за непрекъснатост, редовност, ценообразуване или минимален капацитет, за да се осигури достъп до изолирани или развиващи се региони, когато една държава членка констатира, че целите на политиката за регионално развитие няма да бъдат изпълнени по подходящ начин, ако бъдат оставени единствено на свободното действие на пазарните сили, тъй като пазарът сам по себе си няма да може да осигури приемливо ниво на въздухоплавателни услуги за тези региони. По този начин ЗОУ са изключение от общия принцип за свободата на предоставяне на въздухоплавателни услуги в рамките на ЕС, гарантиран по силата на член 15, параграф 1 от регламента.
2. В съобщението си относно „Стратегия за въздухоплаването в Европа“ <sup>(2)</sup> Комисията установи различни потребности на гражданите и предприятията в ЕС, като например достъп до висококачествени въздухоплавателни услуги, и констатира, че ако самият пазар не осигурява приемливо ниво на въздухоплавателни услуги за определени региони в Европа, държавите членки могат да обмислят въвеждането на ЗОУ като инструмент, за да се гарантира предоставянето на услуги до и от по-слабо обслужваните региони, т.е. да се осигури свързаност там, където е необходимо. ЗОУ могат да изиграят съществена положителна роля по отношение на свързаността, като се има предвид, че според някои проучвания свързаността е от жизненоважно значение за регионите в ЕС: съгласно изчисленията, направени в рамките на тези проучвания, увеличение на свързаността с 10 % стимулира БВП (на глава от населението) с допълнителни 0,5 %, темпа на растеж на БВП — с 1 %, и води до цялостно повишаване на производителността на труда <sup>(3)</sup>. Свързаността е от ключово значение за растежа, заетостта и социалното сближаване.
3. Понастоящем съществуват 179 маршрута със ЗОУ, установени в ЕС по силата на Регламент № 1008/2008, като всички те се намират в тринадесет държави членки (Гърция, Естония, Ирландия, Испания, Италия, Кипър, Обединеното кралство, Португалия, Финландия, Франция, Хърватия, Чешката република и Швеция) <sup>(4)</sup>. Най-големият брой маршрути (40) са във Франция, с около 5,7 милиона пътници годишно, което означава, че всеки пети пътник, ползващ вътрешен полет, се движи по маршрут със ЗОУ. В Ирландия делът на ЗОУ във вътрешните полети е приблизително 70 %. На практика маршрутите със ЗОУ са предимно вътрешни маршрути, като само седем от тях свързват летища, разположени в две различни държави членки. 136 от настоящите маршрути със ЗОУ са субсидирани от публичните органи, а размерът на субсидиите, предоставяни годишно за тяхното обслужване, се оценява на поне 300 милиона евро въз основа на информацията на разположение на Комисията.

<sup>(1)</sup> ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3.

<sup>(2)</sup> COM(2015) 598 final от 7.12.2015 г.

<sup>(3)</sup> InterVISTAS, 2015 г., Икономическо въздействие върху европейските летища — значим катализатор за икономически растеж; PwC, 2013 г., Иконометричен анализ за събирането на доказателства относно връзките между въздухоплаването и икономиката; IATA, 2007 г., Икономически ползи от въздухоплаването — оценяване на икономическата норма на възвръщаемост на инвестициите в сектора на въздухоплаването.

<sup>(4)</sup> Някои други държави членки също са проявили интерес към налагане на ЗОУ. Например Германия е имала три ЗОУ в миналото. Унгария е обмисляла налагане на ЗОУ, но един въздушен превозвач е обявил намерението си да започне обслужване на съответния маршрут малко преди това. Словения се обърна към Комисията с въпроси относно ЗОУ. Латвия и Малта имат свои представители в групата по интереси в областта на ЗОУ към CIRCABC (Комуникационен и информационен ресурсен център за администрации, предприятия и граждани. Достъп до групата по интереси може да бъде предоставен на съответните национални органи). Връзка към уебсайта: <https://circabc.europa.eu>.

4. Проверката за пригодност на Регламент № 1008/2008, проведена от Комисията в периода 2011—2013 г., установи, че предвидените в него правила относно ЗОУ са подходящи за постигането на неговата цел, т.е. за осигуряване на свързаност в случаите, когато пазарът не може да я гарантира. Заинтересованите страни и държавите членки направиха препоръки за засилване на сътрудничеството между националните органи и Комисията и за осигуряване на добро взаимодействие между правилата на ЕС за държавната помощ и правилата на регламента за ЗОУ, включително чрез евентуално издаване на насоки<sup>(5)</sup>.
5. Във връзка с тези препоръки бяха предприети практически стъпки за осигуряване на последващи действия. Комисията създаде актуална мрежа от контакти във връзка със ЗОУ; тя също така организира заседания на Комитета за достъп до пазара<sup>(6)</sup> съгласно Регламент № 1008/2008, на които службите на Комисията направиха консолидирано представяне на ЗОУ, а държавите членки обмениха практически опит. Бе подготвен опростен въпросник, позволяващ на националните органи лесно да представят своите намерения за въвеждане на ЗОУ, който вече се използва редовно от тези органи. Службите на Комисията предварително предупреждават държавите членки, когато установят наличието на проблеми. Нова база данни дава възможност на службите на Комисията да получават консолидирани данни за ЗОУ в рамките на цяла Европа.

## 2. АРГУМЕНТИ В ПОЛЗА НА ИЗГОТВЯНЕТО НА НАСОКИ

### 2.1. Нормативна уредба

6. Условието и изискванията за ЗОУ са определени в членове 16—18 от Регламент № 1008/2008 (вж. извадка в приложение II към настоящите насоки). В член 16 се определят общите принципи за ЗОУ. В него се съдържат критериите за налагането на ЗОУ и изискванията за непрекъснатост, критериите на държавите членки за оценка, правилата относно процедурата за публикуване и относно започването на дейност по маршрутите със ЗОУ, условията и процедурата за ограничаване на достъпа до даден маршрут, както и процедурата, която следва да се прилага в случай на неотложна необходимост. В член 17 се предвижда начинът, по който се провежда публичната тържна процедура. В него се включват правила относно съдържанието на поканата за участие в търга и последващия договор, процедурата за публикуване и информацията, която трябва да бъде предоставена на оферентите, критериите за подбор на офертите, компенсациите и информацията, която трябва да бъде предоставена на Комисията в края на тържната процедура. Накрая, член 18 съдържа правилата за разглеждане и преразглеждане на решенията, взети съгласно предходните членове.

### 2.2. Необходимост от изясняване на правилата

7. Правната рамка на ЕС, установена с Регламент № 1008/2008, гарантира откритост, публичност и прозрачност на процедурата за налагане на ЗОУ. Мониторингът на правилното прилагане на правилата за ЗОУ е важен, за да се избегнат евентуални злоупотреби със системата, дължащи се на прекомерни ограничения на конкуренцията спрямо преследваните социални и икономически цели. Целта на Комисията е да предоставя консултации и да намери решение на възможно най-много потенциални проблеми още преди публикуването на информационното известие относно ЗОУ.
8. В тази връзка се приема за уместно да се даде по-широка публичност на оценките, правени в миналото по отделни случаи, които до момента по принцип са известни единствено на съответната държава членка и на Комисията.
9. Друга причина за приемането на тези насоки е липсата до момента на съдебна практика на Съда на Европейския съюз относно ЗОУ, установени по силата на Регламент № 1008/2008.
10. На среща на Консултативния комитет по въпросите на прилагането на законодателството относно достъпа на въздушни превозвачи от Общността до вътрешните въздушни маршрути на Общността с национални експерти, проведена през септември 2015 г.<sup>(7)</sup>, службите на Комисията посочиха възможността за издаване на насоки относно ЗОУ. Държавите членки приветстваха тази идея и се съгласиха, че чрез такива насоки би могло да се постигне прозрачност, последователност и яснота за въздушните превозвачи от ЕС, държавите членки и регионалните органи и администрации. Тази позиция съответства на становищата, изразени по време на предварителните двустранни разговори с националните и местните органи. Поради това в своето Съобщение относно стратегията за въздухоплаването Комисията пое ангажимент да публикува насоки, които да изяснят тълкуването и прилагането от страна на службите на Комисията на правилата и процедурите, уреждащи ЗОУ, предвидени в Регламент № 1008/2008. В резултат на този ангажимент бяха приети настоящите насоки. През лятото на 2016 г. беше организирана неформална целева консултация за събиране на становища от основните заинтересовани страни като подготвителна стъпка към приемането на настоящите насоки.

<sup>(5)</sup> Работен документ на службите на Комисията SWD(2013) 208 final от 6.6.2013 г., раздел 5.1.1.3. [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal\\_market/fitness\\_check\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/fitness_check_en.htm)

<sup>(6)</sup> Консултативен комитет по въпросите на прилагането на законодателството относно достъпа на въздушни превозвачи от Общността до вътрешните въздушни маршрути на Общността.

<sup>(7)</sup> <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3118>

11. Целта на тези насоки е да се изясни начинът, по който Комисията тълкува използваните в регламента критерии, и да се опишат приложимите процедури, които трябва да бъдат следвани. Освен това в рамките на текста се дават отговори на най-често задаваните въпроси, на които регламентът не предоставя изричен отговор. Ясно е, че някои от държавите членки са много добре запознати с правилата и тяхното прилагане, докато други имат много ограничен опит или въобще нямат опит в прилагането на правилата за ЗОУ. Изясняването на правилата и тяхното тълкуване следва да улесни спазването на приложимите правила, по-специално за тези, които използват ЗОУ за първи път.
12. В допълнение към придобития от Комисията опит в прилагането на установените в регламента правила за ЗОУ, тези насоки също така вземат под внимание правилата за държавната помощ, предвидени в правото на ЕС (и по-специално членове 107—109 от ДФЕС)<sup>(8)</sup>. Въпреки че като цяло Комисията получава много въпроси относно ЗОУ — задавани почти ежедневно и основно от държавите членки — броят на официалните жалби е много ограничен, като всички те са подадени от въздушни превозвачи и летища. Целта на насоките е да дадат отговор на въпросите, които най-често биват повдигани от националните органи, въздушните превозвачи и летищата. Те не целят да обхванат всички разпоредби по изчерпателен начин.
13. Настоящите насоки предоставят указания, валидни за повечето случаи, но следва да се подчертае, че всеки конкретен случай трябва да бъде оценен поотделно с оглед на всички специфични обстоятелства.
14. Следва да се има предвид, че настоящите насоки не са предназначени да създадат каквито и да било нови правни задължения и не засягат тълкуванията, които Съдът на Европейския съюз би могъл да даде в бъдеще относно ЗОУ.

### 3. НАЛАГАНЕТО НА ЗОУ

#### 3.1. Общи принципи

15. От член 16, параграфи 1 и 4 от Регламент № 1008/2008 е видно, че държавите членки трябва да уведомяват Комисията за всеки случай, в който възнамеряват да наложат ЗОУ. Публикуването на информационно известие не гарантира правната сигурност по отношение на даден резултат; неговата цел е информиране на участниците на пазара за намеренията на държавата членка да наложи ново ЗОУ<sup>(9)</sup>. Службите на Комисията разработиха въпросник за уведомяването и описанието на ЗОУ, който също така обхваща най-важните въпроси в рамките както на Регламент № 1008/2008, така и на правилата за държавната помощ, които са неделима, но независима част от оценката на всяко ЗОУ (вж. приложение I)<sup>(10)</sup>. Въпреки че Комисията не взема официално решение относно самите ЗОУ, все пак е много важно да се изяснят всички проблеми, които биха могли да бъдат установени преди въвеждането или изменението на ЗОУ и да породят опасения в бъдеще. Комисията препоръчва на държавите членки да се свържат с нейните служби на възможно най-ранен етап, когато обмислят налагането на ново ЗОУ или изменение на съществуващо ЗОУ. Така се гарантира, че службите на Комисията са наясно с плановете и могат да предоставят подкрепа от самото начало, като по този начин целият процес ще протече по-гладко.
16. Важна особеност на ЗОУ в сектора на въздушния транспорт е ясното разграничение между режима на ЗОУ, който определя условията за извършване на дейност по определен маршрут, и договора, който дава изключително право (със или без компенсация) на даден оператор. Налагането на ЗОУ в сектора на въздушния транспорт не създава непременно и автоматично право за съответната държава членка да ограничи достъпа до въздушния маршрут до един-единствен оператор или да предостави компенсация за изпълнението на ЗОУ (т.нар. „ограничено ЗОУ“). Ако въздушен превозвач демонстрира готовността си да обслужва маршрута без изключителни права и компенсация, тогава достъпът до маршрута трябва да остане свободен за всеки въздушен превозвач, който отговаря на условията за ЗОУ (т.нар. „отворено ЗОУ“).

<sup>(8)</sup> Правилата за държавната помощ — както материалноправните, така и процесуалните — остават приложими по отношение на маршрутите със ЗОУ. Процедурата за ЗОУ съгласно регламента не замества процедурата за държавната помощ.

<sup>(9)</sup> Комисията може да поиска допълнителна информация по всяко време преди или след публикуването, по искане от държава членка или по своя инициатива (например вследствие на жалба).

<sup>(10)</sup> Както е посочено във въпросника, правилата относно уведомленията за държавна помощ се прилагат изцяло към компенсациите, изплатени в рамките на ЗОУ. В зависимост от случая, трябва да се направи уведомление за държавна помощ, след като размерът на компенсацията стане известен, т.е. определен в решението за възлагане и/или договора. Държавите членки също имат възможността да уведомяват предварително Комисията за компенсация за ЗОУ. Предварителното уведомление е полезен неофициален етап преди отправянето на уведомление, при който службите на Комисията могат да дадат неофициална обратна информация и насоки на държавата членка. Ако прецени за необходимо, държавата членка може да поиска предварителни насоки от Комисията.

17. Съгласно регламента ЗОУ могат по-специално да се използват, за да се осигури достъп до отдалечени и изолирани региони или при определени условия, когато пазарните сили сами по себе си не позволяват минимално предоставяне на въздухоплавателни услуги, отговарящи на определени стандарти.
18. Тъй като ЗОУ са изключение от общия принцип за свободата на предоставяне на въздухоплавателни услуги <sup>(11)</sup>, ЗОУ са обект на строги изисквания и ограничения. ЗОУ следва да са съобразени с принципите на прозрачност, недопускане на дискриминация и пропорционалност: по-специално те не може да въвеждат каквато и да било дискриминация въз основа на националност или идентичност на въздушните превозвачи, нито да надхвърлят необходимото за постигане на целите на политиката <sup>(12)</sup>.

### 3.2. Допустими услуги и маршрути

#### 3.2.1. Вид услуга

19. ЗОУ могат да се налагат само за редовни въздушни линии <sup>(13)</sup>. Нередовните въздушни линии остават незаसेгнати от ЗОУ. Когато въздушен превозвач предлага продажба само на места <sup>(14)</sup> по маршрут в съответствие с изискванията на ЗОУ, наложени за този маршрут, тази въздушна линия се счита за редовна въздушна линия <sup>(15)</sup>.

#### 3.2.2. Видове маршрути

20. Регламент № 1008/2008 позволява налагането на ЗОУ за два вида маршрути <sup>(16)</sup>:

- а) Маршрути към летище, което обслужва периферен или развиващ се регион

Периферен регион обикновено е отдалечен регион или регион със затруднен достъп от столицата и от други големи градове в държавата членка. Отдалечеността и изолираността следва да бъдат оценени по отношение на територията на държавата членка, нейните административни, стопански, образователни и медицински центрове, но също и по отношение на територията и такива центрове на други държави членки, с които тя има обща граница. Развиващите се региони изостават в икономическото си развитие <sup>(17)</sup>, което е видно от показатели, като БВП на глава от населението или равнището на безработица.

- б) Слаби маршрути към което и да било летище

В регламента не се определя количествен критерий за оценяване на това дали даден маршрут е слаб, като се имат предвид различните обстоятелства, които могат да преобладават в отделните държави членки. Въпреки това, въз основа на съществуващия опит на Комисията в голям брой случаи на ЗОУ, става ясно, че даден маршрут с пътникопоток над 100 000 пътници годишно по принцип не може да бъде считан за слаб маршрут по смисъла на регламента <sup>(18)</sup>.

21. Регламент № 1008/2008 не ограничава ЗОУ до маршрути в рамките на една и съща държава членка. Те може да се прилагат по отношение на всеки маршрут в рамките на ЕС, който отговаря на условията на регламента. Регламентът не обхваща маршрути със ЗОУ до трети държави, тъй като приложното му поле се ограничава само до въздухоплавателни услуги в рамките на ЕС <sup>(19)</sup>.

<sup>(11)</sup> Съгласно определението в член 15 от Регламент № 1008/2008.

<sup>(12)</sup> Вж. член 16, параграф 1 от Регламент № 1008/2008.

<sup>(13)</sup> Член 16, параграф 1 от Регламент № 1008/2008.

<sup>(14)</sup> Член 2, параграф 15: „продажба само на места означава директна продажба на места от въздушния превозвач, от неговия упълномощен представител или от чартьор, която не включва пакет от други услуги, като например настаняване“.

<sup>(15)</sup> Член 16, параграф 7 от Регламент № 1008/2008.

<sup>(16)</sup> Член 16, параграф 1 от Регламент № 1008/2008.

<sup>(17)</sup> Например по-слабо развитите региони в контекста на регионалната политика на ЕС (в които БВП на глава от населението е под 75 % от средния за ЕС) обикновено отговарят на това условие. Тъй като положението на регионите в една и съща държава членка може също така да се различава в значителна степен, определянето на даден регион като развиващ се би могло да е в резултат от сравнение с националния БВП или равнището на безработица в съответната държава членка.

<sup>(18)</sup> Това обаче не означава, че всеки маршрут с пътникопоток по-малък от 100 000 пътници годишно непременно е слаб маршрут. Като цяло, колкото по-голям е броят на пътниците по конкретен маршрут, толкова по-трудно е да се твърди, че този маршрут би бил допустим за ЗОУ, т.е. че без ЗОУ никой превозвач не би поел ангажимент за определени стандарти съгласно предвиденото в член 16, параграф 1, ако взема под внимание единствено търговския си интерес.

<sup>(19)</sup> Вж. по-специално член 1, параграф 1 и член 15, параграф 1 от Регламент № 1008/2008. Регламентът обаче по принцип не възпира държавите членки да се споразумяват за подобни договорености с трети държави въз основа на двустранни или многостранни споразумения, при условие че се спазва по-специално действащото законодателство на ЕС в областта на конкуренцията. Например една държава членка сключи меморандуми за разбирателство с трети държави, така че да се даде възможност за полети между двете територии при условия, подобни на тези за маршрутите със ЗОУ в ЕС. Търгът беше проведен в съответствие с разпоредбите на Съюза относно публичните търгове.

22. Както е видно от член 16, параграф 1 от регламента, маршрутите със ЗОУ следва винаги да бъдат определени от едно летище до друго, а не като се посочват два града или региона. Подборът на летището за целите на ЗОУ следва да бъде надлежно обоснован. Последващата свързаност — т.е. дестинациите и честотата на полетите, предлагани от летищата в града на местоназначение — е един от елементите в тази оценка, но не може да бъде единствената обосновка за избора на конкретно летище пред друго летище. Като алтернатива, ако публичен орган счита, че няколко летища на местоназначение биха обслужвали еднакво добре нуждите на даден регион, той би могъл да наложи ЗОУ от летище в този регион до тези няколко летища на местоназначение, като по този начин наложи ЗОУ за тези отделни маршрути. Ако даден въздушен превозвач започне да обслужва един от тези маршрути или ако даден въздушен превозвач е избран за един маршрут след публичен търг, включващ всички тези маршрути, останалите ЗОУ трябва да бъдат отменени, така че пазарът да не е ненужно затворен<sup>(20)</sup>. Въпреки че тази конфигурация не е изрично предвидена в член 16, параграф 1, тя не противоречи на текста на разпоредбата и е в съответствие с нейните цели. За да се избегне неравно третиране и нарушаване на конкуренцията все пак е важно намеренията на органа да бъдат прозрачни от самото начало, което се постига по-специално посредством предоставянето на информацията, посочена в член 16, параграф 4 от регламента.
23. Налагането на ЗОУ по маршрутите в даден регион до/от няколко летища, обслужващи един и същи град, в общия случай би било непропорционално по отношение на целите за осигуряване на мобилност и териториално сближаване. Резултатът от мярката би бил изключване на случайните въздушни превозвачи, тъй като те не биха могли да летят от региона до някое от летищата на града на местоназначение, и следователно — принос към окончателното затваряне на пазара за новите оператори по конкурентните маршрути. Следователно други летища, различни от избраното, но обслужващи същия град, по принцип следва да останат незасегнати от ЗОУ.
24. ЗОУ по принцип може да се прилагат за маршрути с едно или повече междинни кацания<sup>(21)</sup>. Все пак оценката на адекватността на ЗОУ трябва да се прави поотделно за всеки сегмент от полета. ЗОУ не следва да се прилага за сегменти от полета, които не отговарят на условията за налагането му. Например, ако е наложено ЗОУ по маршрута от А до В с междинно кацане в Б, то допустимостта на всеки от маршрутите А—В, А—Б и Б—В следва да се разглежда поотделно. Например, ако сегментът Б—В сам по себе си не отговаря на условията за налагане на ЗОУ, тогава ЗОУ не следва да се прилага по отношение на въздушни превозвачи, които превозват пътници и/или товари по този сегмент. Евентуални задължения, свързани с маршрута А—В, не следва да възпрепятстват свободното предоставяне на въздухоплавателни услуги по сегмент Б—В.

### 3.2.3. Жизненоважният характер на маршрута

25. ЗОУ могат да се налагат само за маршрути, които се считат за „жизненоваж[ни] за икономическото и социално развитие на региона, който се обслужва от летището“<sup>(22)</sup>. Това е необходимо условие за всеки от гореспоменатите видове маршрути и оценката винаги следва да се извършва, като се имат предвид специфичните обстоятелства в случая. Държавите членки разполагат с известна свобода на преценка относно жизненоважния характер на даден маршрут. Все пак тази свобода на преценка трябва да се упражнява въз основа на обективни фактори по отношение на нуждата от свързаност в съответствие с регламента, както и с правото на ЕС в по-общ план.
26. Крайно необходим маршрут за определен регион, като например малък остров или отдалечен регион, очевидно притежава такъв жизненоважен характер. Все пак при определени обстоятелства въздухоплавателните услуги, свързани с малки и средно големи градове с важни икономически или административни центрове, биха могли също да се считат за жизненоважни за икономическото и социалното развитие на съответните региони. Например бе наложен режим на ЗОУ по маршрут, свързващ столицата на островна държава членка с Брюксел, като град, където са разположени различни институции и органи на ЕС.
27. Член 16, параграф 1 от регламента обаче поставя ограничения на свободата на преценка на държавите членки. Така например, въпреки че ЗОУ могат да бъдат предназначени за премахване на пречките пред икономическото и социалното развитие на регионите или градовете, те не могат да се налагат с цел пряко или непряко насърчаване или подкрепа на определен въздушен превозвач или развиване на конкретно летище.

<sup>(20)</sup> Това означава, че конкурентите могат да предоставят въздухоплавателни услуги по другите маршрути. В такъв случай, ако конкурентните въздухоплавателни услуги отговарят на изискванията за ЗОУ, следва да бъдат отменени наложените ЗОУ. Ако конкурентните въздухоплавателни услуги отговарят на тези изисквания само отчасти, тогава последните трябва да бъдат адаптирани. Като пример за това — през 2014 г. Обединеното кралство наложи ЗОУ за шест маршрута (Dundee — шест лондонски летища). Печелившата оферта бе за маршрута Dundee — London Stansted и следователно останалите пет ЗОУ бяха отменени.

<sup>(21)</sup> Възможността за междинни кацания следва да бъде посочена в ЗОУ и в тръжните спецификации.

<sup>(22)</sup> Член 16, параграф 1 от Регламент № 1008/2008. „Летището“ тук се отнася до летището, обслужващо периферен или развиващ се регион, разположен на територията на държавата членка.

### 3.2.4. Обвързване на маршрути

28. Държавите членки не могат да обвързват достъпа до един конкретен маршрут с обслужването на други маршрути. Такова обвързване би било несъвместимо с Регламент № 1008/2008<sup>(23)</sup>. Критериите за допустимост и адекватност, предвидени в член 16, параграфи 1, 2 и 3 от регламента, се отнасят за „маршрута“, към който не може да се приравняват обвързани маршрути. Ето защо всеки от тези критерии следва да бъде оценяван поотделно спрямо всеки отделен маршрут. Третирането на обвързани маршрути като един маршрут би могло да се счита за прекомерно ограничаване на достъпа до маршрутите, тъй като само въздушни превозвачи с регионални бази могат да бъдат в състояние да предоставят услуги по всички тези маршрути.
29. Тази забрана за обвързване на маршрути на етапа на налагането на ЗОУ не трябва да се смесва с възможността за провеждане на търг за правото на достъп до група от маршрути, както е предвидено в член 16, параграф 10 от регламента. Тази възможност е обяснена по-подробно в параграф 6.6 от настоящите насоки; тя се прилага само за маршрути, по които нито един въздушен превозвач не е започнал, нито се готви да започне обслужване на редовни въздушни линии в съответствие със ЗОУ.

### 3.2.5. Връзката с Регламента за слотовете

30. Регламент (ЕИО) № 95/93 относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността<sup>(24)</sup> (по-долу „Регламент № 95/93“) дава възможност за запазване на слотове за ЗОУ. Член 9, параграф 1 уточнява, че „държавата членка може да запази на координирано летище необходимите слотове за операциите, предвидени по този маршрут. Ако запазените слотове за маршрута не се използват, те се предоставят на друг въздушен превозвач, който е заинтересован да обслужва маршрута в съответствие със задълженията за обществени услуги [...]“. Ако никога друг превозвач няма интерес да обслужва маршрута, а заинтересованата държава членка не обяви покана за търг [съгласно член 16, параграф 10 от Регламент (ЕО) № 1008/2008][...], слотовете се запазват за друг маршрут при задълженията за обществени услуги или се връщат в пула“. Действието на тези задължения започва най-късно към момента, посочен в член 16, параграф 11 от Регламент № 1008/2008, съгласно който ЗОУ се счита за просрочено, ако по маршрута, предмет на това задължение, не са обслужвани редовни въздушни линии в продължение на 12 месеца. Повторното запазване на слотове за същия маршрут би изисквало ново налагане на ЗОУ.
31. Член 9, параграф 2 от Регламент № 95/93 пояснява, че тръжната процедура за ЗОУ се прилага „ако има повече от един въздушен превозвач на [ЕС], заинтересован да обслужва маршрута, който не е успял да получи слотове в рамките на един час преди или един час след времето, поискано от координатора“.
32. Разпоредбите на Регламент № 1008/2008 относно ЗОУ не засягат разпределението между държавите членки на компетентността за прилагането на член 9 от Регламент № 95/93<sup>(25)</sup>.
33. Запазването на слотове в този случай не засяга заварените права, предоставени съгласно Регламент № 95/93. Следователно то е възможно само от пула от неразпределени слотове, предвиден в член 10 от Регламент № 95/93, който включва слотове, върнати в съответствие с член 9, параграф 1 от посочения регламент.
34. Трябва да се подчертае, че слотовете не следва да се запазват за цели, различни от ЗОУ. Този въпрос е от особено значение в случаите на междинни кацания. Например по маршрут А—Б—В, по който Б и В са летища, на които има недостиг на слотове, слотовете могат да бъдат запазени само за полети между Б и В, ако самият този сегмент е предмет на ЗОУ. По-специално ЗОУ по маршрута между А и В (т.е. засягащо транспорта между тези две точки) само по себе си не оправдава запазването на слотове в точка Б.
35. Поради това по маршрутите със ЗОУ със запазени слотове:
- 1) следва да се избягват междинни кацания на претоварените летища, когато това е възможно;
  - 2) не следва да се извършва смяна на въздухоплавателното средство при междинно кацане, освен ако вторият сегмент (Б—В) също отговаря на условията за налагане на ЗОУ с вида (другия вид) използвано въздухоплавателно средство. В противен случай слотовете могат да бъдат запазени за големи въздухоплавателни средства, чийто трафик надхвърля това, което е обосновано от ЗОУ.

<sup>(23)</sup> Това означава, че създаването на т.нар. „групирани към конкретна база ЗОУ“, които обхващат всички или по-голямата част от маршрутите от дадено летище, не е в съответствие с Регламент № 1008/2008.

<sup>(24)</sup> Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността (ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1).

<sup>(25)</sup> Това означава, че дадена държава членка може да запазва слотове само на собствената си територия, а не на територията на друга държава членка в случай на ЗОУ между две държави членки.

### 3.3. Необходимост и адекватност на задълженията

36. Необходимостта и адекватността на предвиденото ЗОУ се определя въз основа на четирите критерия <sup>(26)</sup>, разгледани в следващите параграфи. Въпреки че Комисията няма правомощия да изисква от държавите членки да наложат конкретно ЗОУ върху който и да било маршрут, тя оценява критериите, въз основа на които се налага (предвиденото) ЗОУ, за да провери дали това се извършва в съответствие с регламента. Когато е уместно, службите на Комисията се свързват със съответната държава членка и искат пояснения. Опитът показва, че маршрутите със ЗОУ до острови могат в повечето случаи да бъдат необходими и обосновани, когато няма достатъчно туристическо търсене, за да подкрепя дадена търговска операция през цялата година. Такива маршрути съществуват например в Естония, Ирландия, Италия, Гърция, Португалия и Обединеното кралство. В не толкова гъсто населените държави членки, като Финландия и Швеция, в случаите, когато разстоянията между регионите са особено дълги и не съществуват алтернативи за транспорт, маршрутите по принцип също могат да бъдат допустими за използване на ЗОУ.

#### 3.3.1. Пропорционалност по отношение на потребностите от икономическо и социално развитие <sup>(27)</sup>

37. Този критерий е пряк израз на общия принцип на пропорционалност. Той има тясна връзка с условието на член 16, параграф 1, съгласно който може да бъде наложено ЗОУ само по маршрутите, които са от жизненоважно значение за икономическото и социалното развитие на региона, обслужван от летището <sup>(28)</sup>. От член 16, параграф 3, буква а) е видно, че самите задължения следва да бъдат пропорционални на потребностите от икономическо развитие на съответния регион. ЗОУ не могат да налагат ограничения върху предоставянето на въздухоплавателни услуги, които надхвърлят необходимото за удовлетворяване на съответните потребности.

#### 3.3.2. Неадекватност на алтернативните видове транспорт <sup>(29)</sup>

38. ЗОУ следва да бъдат налагани само доколкото другите видове транспорт не могат да отговорят на транспортните потребности на съответния регион. Следва да се вземат предвид главно услугите на операторите, предлагащи транспорт с влак, ферибот или автобус. Адекватността на услугите следва да бъде оценявана по-специално по отношение на тяхната честота, продължителност на пътуването, часове на опътуване, както и възможни връзки към други важни местоназначения, по-специално възможностите за пътуване на дълги разстояния <sup>(30)</sup>. Следва също така да бъдат проучени възможностите за индивидуален (автомобилен) транспорт, по-специално предвид продължителността на пътуването по шосе.
39. Особено внимание следва да се обърне на железопътните услуги, които обслужват предвидения маршрут с продължителност на пътуването по-малко от три часа <sup>(31)</sup>. Това се отнася както за високоскоростните услуги, така и за други железопътни услуги. Когато такива железопътни услуги се осъществяват достатъчно често, за да удовлетворят потребностите от мобилност на съответния регион, ЗОУ по принцип не следва да се налагат за въздухоплавателните услуги. По изключение обаче могат да се предвидят такива ЗОУ, по-специално ако железопътните услуги не позволяват адекватни връзки с въздухоплавателни услуги за средни и дълги разстояния (напр. неадекватна връзка между железопътната гара в съответния регион и летището, предлагашо услуги за средни и дълги разстояния, или липсата на алтернативни възможности за пътуване за връзка с местоназначения на дълги разстояния, включително възможности за недириктни полети). Оценката трябва да се извършва поотделно за всеки конкретен случай.

#### 3.3.3. Съществуващи въздухоплавателни тарифи и условия <sup>(32)</sup>

40. Необходимостта и адекватността на ЗОУ съгласно изискванията на регламента трябва да бъдат оценени също и по отношение на въздухоплавателните тарифи и условията, предложени на потребителите. Ако това се счита за необходимо, ЗОУ могат да включват изисквания относно максималните тарифи, защото в противен случай тарифите биха били прекомерни в контекста на икономическите потребности на съответния регион. В конкретни случаи може да бъде предвидено ЗОУ, ограничено до определяне на максимална цена. Рязкото нарастване на цените и спадът в броя на пътниците в рамките на кратък период, могат, в зависимост от случая, да бъдат признак, че е необходим ценови таван.

<sup>(26)</sup> Член 16, параграф 3 от Регламент № 1008/2008.

<sup>(27)</sup> Член 16, параграф 3, буква а) от Регламент № 1008/2008.

<sup>(28)</sup> „Летището“ тук се отнася до летището, обслужващо периферен или развиващ се регион, разположен на територията на държавата членка.

<sup>(29)</sup> Член 16, параграф 3, буква б) от Регламент № 1008/2008.

<sup>(30)</sup> В член 6, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 се установяват следните категории в зависимост от дължината на полета: до 1 500 km, 1 500—3 500 km и други полети (над 3 500 km). Тези разстояния често се използват за определяне на понятията за полети на къси, средни и дълги разстояния.

<sup>(31)</sup> Член 16, параграф 3, буква б) от Регламент № 1008/2008.

<sup>(32)</sup> Член 16, параграф 3, буква в) от Регламент № 1008/2008.



### 3.3.4. Комбинираният ефект от съществуващото предлагане на въздухоплавателни услуги <sup>(33)</sup>

41. В крайна сметка необходимостта от ЗОУ ще зависи от комбинирания ефект от всички въздушни превозвачи, обслужващи или имащи намерение да обслужват маршрута. Ако съществуващото предлагане на въздухоплавателни услуги вече удовлетворява потребностите, свързани с мобилността на съответния регион, тогава няма „неефективност на пазара“, която да трябва да бъде коригирана, и ЗОУ не би било необходимо. Комисията е на мнение, че ЗОУ по отношение на превоза на пътници по принцип не може да се счита за обосновано по маршрути, където има достатъчен брой пътници (въз основа на опита такъв брой по принцип би бил от 100 000 пътници годишно) и по които няколко въздушни превозвачи извършват дейност през цялата година. Като общ принцип в случаите, когато въздушните превозвачи вече обслужват съответния маршрут, оценката на въздействието на задълженията следва да се извършва с особено внимание: прекомерните задължения (например налагане на тавани за цените, графика или честотата на полетите) може да имат обратен ефект, като доведат до намаляване на предлагането на въздухоплавателни услуги. Следва да се отбележи, че налагането на ЗОУ само за целите на осигуряване на превоз на товари и на пощенски пратки също е възможно. Във всеки случай трябва да се оцени как действат горепосочените фактори, когато е приложимо и в комбинация.
42. Оценката на съществуващото предлагане на въздухоплавателни услуги следва да отчита и недириктните въздухоплавателни услуги и тези, предоставяни от други съседни летища. Налагането на ЗОУ по маршрут до дадено летище, ако съществува недириктна връзка с разумно време за прекачване (например един час или по-малко) или ако вече се извършват адекватни услуги до намиращо се наблизо летище (например летища, обслужващи същия град или регион, включително летища в съседна държава членка), би изисквало изключително солидна обосновка. В това отношение може да е от значение начинът, по който се разпределят вътрешните и международните превози между тези летища. Ако дадено летище е по-отдалечено от 100 km и/или времето за пътуване е повече от един час път с обществен транспорт, като цяло е разумно да се постави под въпрос дали двете летища могат да се разглеждат като алтернативи. Все пак е необходимо винаги да се извършва анализ на всеки отделен случай, като се вземат предвид конкретните обстоятелства. По принцип едно ЗОУ е по-вероятно да бъде обосновано в случаи, в които няма съществуващи услуги до други летища в близост до разглежданото летище.

### 3.4. Вид задължения

43. ЗОУ имат за цел да се осигури изпълнението на определени стандарти за непрекъснатост, редовност, ценообразуване или минимален капацитет <sup>(34)</sup>.
44. При определени условия непрекъснатостта на въздухоплавателната услуга може да бъде осигурена чрез налагане на задължения за непрекъснатост <sup>(35)</sup> (вж. също параграф 3.5 по-долу).
45. Задълженията за редовност и капацитет включват предимно определяне на минимален капацитет от гледна точка на предлаганите места или на минималната честота на полетите, които се предлагат в рамките на определен период. Тези задължения могат да бъдат различни в зависимост от часовете на отпътуване, дните от седмицата, сезона и т.н. Например в повечето случаи осъществяването на един или два полета на ден може да се счита за обичайно, но съществуват ЗОУ, които изискват само един полет на седмица. Държавите членки разполагат с известна свобода при приемането на решения относно тези елементи, но задълженията трябва да бъдат недискриминационни и пропорционални и да отговарят на изискванията за необходимост и адекватност, установени в член 16, параграф 3 (вж. параграф 3.3 по-горе).
46. Може също така да е възможно да се наложат изисквания по отношение на въздухоплавателните средства, които ще се използват, но те трябва да бъдат обективно обосновани и да са съобразени с принципа на пропорционалност, т.е. да избягват ненужните ограничения в това отношение и следователно да останат възможно най-общо формулирани при дадените обстоятелства (напр. турбовитлови или реактивни двигатели в зависимост от разстоянието на полета, пригодността на въздухоплавателното средство за кацане при определени условия и др.). По-специално, тези изисквания не следва да водят до положение, при което конкретни въздушни превозвачи са *de facto* неоснователно изключени от обслужването на засегнатите маршрути. В този смисъл само в изключителни случаи следва да бъде наложено изискване за минимален капацитет на въздухоплавателното средство за превоз на пътници и то следва да бъде надлежно обосновано от конкретните обстоятелства, свързани с извършваната дейност, и преследваните цели за осигуряване на мобилност <sup>(36)</sup>.
47. Налагането на ЗОУ се отнася до определяне на минимални изисквания. Максимален капацитет за превоз на пътници може да бъде предвиден само в случаите, когато това очевидно е обективно обосновано от оперативните ограничения на някое от летищата, включени в маршрута със ЗОУ. По принцип условието, изискващо поне част от членовете на екипажа да могат да говорят на езика на съответната държава членка, е приемливо.

<sup>(33)</sup> Член 16, параграф 3, буква г) от Регламент № 1008/2008.

<sup>(34)</sup> Член 16, параграф 1 от Регламент № 1008/2008.

<sup>(35)</sup> Член 16, параграф 2 от Регламент № 1008/2008.

<sup>(36)</sup> Минималният дневен капацитет би могъл също така да бъде постигнат чрез изпълнение на повече полети с по-малко въздухоплавателно средство.

48. Също така, в зависимост от обстоятелствата на конкретния случай, е възможно да се изисква за маршрутите със ЗОУ да бъде използван определен тип въздухоплавателно средство — самолет или хеликоптер. Когато това е обективно обосновано по оперативни причини (например изискване да се прибегне до хеликоптер, когато не е на разположение писта за излитане и кацане), могат да бъдат установени специфични изисквания за типа въздухоплавателно средство (например тип на двигателя, максимално излетно тегло, оборудване на системите за кацане). Освен това тези изисквания трябва да бъдат недискриминационни.
49. По отношение на ценообразуването задълженията включват предимно определяне на максимални тарифи или тарифни таблици за всички предлагани услуги или за част от тях. Тези таблици могат да определят тарифни категории или преференциални цени за определени категории пътници (например жители и студенти). По отношение на жителите такова преференциално третиране трябва да бъде обективно обосновано от необходимостта да се позволи на тази категория лица да участват в културния, икономическия и социалния живот на своята държава членка. Други задължения по отношение на цените са възможни допълково, доколкото те също са недискриминационни и пропорционални и отговарят на изискванията, посочени в параграф 3.3 по-горе <sup>(37)</sup>.
50. Понякога при ЗОУ се изисква в максималната цена, която ще бъде платена от пътника, да бъде включена порция храна или единица багаж. Обосноваността и пропорционалността на това изискване трябва да се оценяват за всеки отделен случай, но по принцип подобни условия не са необходими компоненти на ЗОУ. Изключение би могло да се приеме в случай на полети на средни и дълги разстояния, т.е. с продължителност повече от 3 часа. В такива случаи по начало изглежда оправдано в максималната цена да се включва порция храна, но също и превозът на багаж, при положение че такива полети обикновено се характеризират с по-дълъг престой в дадено местоназначение. Следва да се отбележи обаче, че ако в такъв случай цената (максималната цена) не включва единица багаж, тогава тя би могла да се определи на по-ниско ниво и може да се добави разпоредба, която позволява на въздушния превозвач да начисли определена допълнителна такса.

### 3.5. Задължения за непрекъснатост

51. ЗОУ може да изисква от въздушните превозвачи да гарантират, че ще обслужват съответния маршрут в продължение на определен период. Това е от по-голямо значение за отворени (неизключителни) ЗОУ, тъй като при ограничените ЗОУ обикновено съществува договорно задължение от този вид в замяна на изключително право (и евентуално финансова компенсация). Такива задължения за непрекъснатост могат да се налагат само в случаите, когато други видове транспорт не могат да осигурят непрекъснато обслужване с честота най-малко два пъти дневно <sup>(38)</sup>. Това означава услуга, която се предоставя през цялата година. Задължения за непрекъснатост могат да бъдат наложени по следните два възможни начина.
52. На първо място, ЗОУ могат да изискват от въздушните превозвачи, обслужващи маршрута, да дадат предизвестие достатъчно рано, ако възнамеряват да преустановят извършването на услугите. Въпреки това, в съответствие с принципа на пропорционалност, срокът на предизвестие по принцип не следва да надвишава шест месеца, което е достатъчно за провеждане на тръжна процедура за ЗОУ.
53. На второ място, когато обслужването на съответния маршрут е с изявен сезонен характер, може да е полезно да се гарантира минимално ниво на обслужване през тези периоди от годината, когато предоставянето на въздухоплавателни услуги е много ограничено. По някои маршрути въздушните превозвачи са склонни да съсредоточат предлагания капацитет в периодите на голямо търсене и значително да намалят капацитета в други периоди, за да увеличат рентабилността на услугата. Това може да доведе до ситуации, в които предоставянето на въздухоплавателни услуги е нестабилно, а през периодите на слабо търсене — недостатъчно, за да отговори на потребностите на съответния регион от мобилност. В съответствие с принципа на пропорционалност, периодите, за които са наложени задължения за непрекъснатост, обикновено не следва да надхвърлят една година <sup>(39)</sup>.
54. Периодите на осъществяване на дейност, наложени в контекста на задължението за непрекъснатост, не следва да се обхващат с максималния период от четири или пет години, през който достъпът до маршрут може да бъде ограничен до един въздушен превозвач <sup>(40)</sup>.

### 3.6. Последици от налагането на ЗОУ

55. Наложено по даден маршрут ЗОУ е приложимо за всички въздушни превозвачи от ЕС, считано най-рано от датата на публикуването на информационно известие в *Официален вестник на Европейския съюз* или от по-късна дата, посочена в него <sup>(41)</sup>. По принцип заинтересованата държава членка следва да определи в националното си законодателство как ще се санкционира неспазването на задължението. Санкциите, предвидени или наложени в този контекст, трябва да спазват принципите на правото на ЕС, които се прилагат в тази връзка, т.е. те трябва да бъдат ефективни, съразмерни и възпиращи.

<sup>(37)</sup> Например, определянето на преференциални тарифи за лица, които са родени в даден регион, но вече не живеят в него, би било счтено за непропорционално.

<sup>(38)</sup> Член 16, параграф 2 от Регламент № 1008/2008.

<sup>(39)</sup> Задължението за непрекъснатост може да бъде свързано със санкция, която също следва да отговаря на принципа на пропорционалност, а налагането на твърде строга санкция може да действа като възпиращ фактор за започване на дейност.

<sup>(40)</sup> Член 16, параграф 9 от Регламент № 1008/2008.

<sup>(41)</sup> Член 16, параграф 6 от Регламент № 1008/2008.

56. ЗОУ не следва да ограничава възможността на въздушните превозвачи да осигуряват по-високо ниво на обслужване по отношение на капацитета и честотата, отколкото се изисква съгласно ЗОУ<sup>(42)</sup>. Въпреки че националните органи естествено могат да следят за правилното изпълнение на ЗОУ и спазването на приложимото законодателство, те не следва да въздействат върху начина, по който пазарът изпълнява ЗОУ. Например, в случай че повече от един превозвач проявява интерес към обслужването на маршрут с (отворено) ЗОУ, националните органи не следва да разпределят честотата или капацитета между заинтересованите въздушни превозвачи.
57. Когато е било наложено ЗОУ, на всеки въздушен превозвач от ЕС трябва по всяко време да бъде разрешено да започне обслужване на редовни въздушни линии, отговарящи на изискванията на ЗОУ<sup>(43)</sup>, с изключение на случаите, когато са предоставени изключителни права на един превозвач (вж. също глава 6 по-долу).
58. Различават се два вида задължения:
- 1) Задълженията, които по определение се прилагат индивидуално по отношение на всеки въздушен превозвач. Примерите включват задължения относно максималните тарифи или непрекъснатостта на операциите. Задълженията от този вид следва да бъдат спазвани от всички въздушни превозвачи индивидуално по всяко време.
  - 2) Задълженията относно дадена цел, която следва да бъде постигната от няколко въздушни превозвачи съвместно, като всеки въздушен превозвач допринася за постигането на тази цел (като цяло) по маршрута. Обикновено такъв е случаят със задълженията във връзка с минималната честота или минималния капацитет за превоз на пътници. Комисията потвърди това в своето решение от 23 април 2007 г. относно Сардиния<sup>(44)</sup> (съображение 51): „(...) превозвачите не са длъжни да се ангажират да осигуряват индивидуално необходимата честота и капацитет, но съвкупността от операторите може да осигури това минимално обслужване.“ Очевидно това се прилага без да се засягат приложимите правила на правото в областта на конкуренцията (и по-специално членове 101 и 102 от ДФЕС). Ситуации, при които ЗОУ се изпълняват от няколко въздушни превозвачи, обикновено изискват съответно адаптиране на задълженията (вж. глава 5 по-долу).
59. Тъй като член 15, параграф 4 от регламента позволява извършване на дейност съгласно споразумения за съвместно използване на кодове и не изключва случаите на ЗОУ, тези споразумения по принцип са допустими в случая. И в този случай, както във всички други, следва да се спазват правилата в областта на конкуренцията. Същото се отнася и за програмите за редовни пътници.
60. Освен ако не е посочено друго и без да се засяга необходимостта от редовна преоценка, разгледана в глава 5 по-долу, ЗОУ не трябва да се ограничават във времето. Ако обаче в продължение на 12 месеца не са обслужвани редовни въздушни линии, ЗОУ се счита за просрочено<sup>(45)</sup>.

#### 4. ПРОЦЕДУРИ, КОИТО ТРЯБВА ДА СЕ СЛЕДВАТ ЗА НАЛАГАНЕТО НА ЗОУ

61. Преди да наложи ЗОУ държавата членка следва да се консултира с другите засегнати държави членки (по-специално в случай на ЗОУ по маршрут до друга държава членка или ако друга държава членка има летище в граничната област близо до летището, което се предвижда да бъде включено в маршрута със ЗОУ). Тя следва да информира Комисията<sup>(46)</sup>, засегнатите летища и въздушните превозвачи, понастоящем извършващи полети по въпросния маршрут. За тази цел държавата членка следва да предостави текста на проекта на законодателния акт относно предвидените ЗОУ на тези страни и да предостави достатъчно време за евентуални отговори. Контактът с Комисията следва да се осъществява чрез Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“ (по-долу: „ГД Мобилност и транспорт“). Най-ефективният начин за контакт е използването на специалния електронен адрес за свързани със ЗОУ въпроси: MOVE-PSO@ec.europa.eu. Когато даден регионален или местен орган възнамерява да наложи ЗОУ, Комисията насърчава участието на постоянното представителство или на правителството на съответната държава членка в описания процес на комуникация в съответствие с приложимите изисквания на националното право, за да се гарантира адекватна координация.

<sup>(42)</sup> Това не засяга изискването, че ЗОУ трябва да бъдат необходими с оглед на целите, посочени в член 16, параграф 1 от Регламент № 1008/2008. Въпреки че по-високото ниво на обслужване понякога може да породи съмнения относно тази необходимост, преценката в това отношение ще зависи от обстоятелствата на всеки отделен случай. По-специално, когато по-високото ниво на обслужване в сравнение с наложеното ЗОУ се проявява само за кратки етапи или е несистематично по друг начин, то не може да бъде решаващ показател.

<sup>(43)</sup> Член 16, параграф 8 от Регламент № 1008/2008. Това очевидно се прилага и за превозвачи, които вече са обслужвали маршрута.

<sup>(44)</sup> C(2007) 1712 final от 23.4.2007 г. Решението се отнася за режим, прилаган по силата на Регламент № 2408/92, който предшества Регламент № 1008/2008.

<sup>(45)</sup> Член 16, параграф 11 от Регламент № 1008/2008.

<sup>(46)</sup> Член 16, параграф 1 от Регламент № 1008/2008.

62. Службите на Комисията са готови да предоставят неформални консултации и за предпочитане е контактът с тях да се осъществи още на много ранен етап от подготовката на ЗОУ. Обсъждането може да се отнася до тълкуването на регламента, процедурите и възможните решения в специфични ситуации. Контактите на ранен етап също така спомагат за ускоряване на процедурите, тъй като потенциалните опасения ще бъдат разгледани предварително. Неофициалните контакти могат също така да спомогнат за избягване на възникването на някои проблеми на по-късен етап, като например възможни жалби от заинтересовани страни.

#### 4.1. Публикуване на информационни известия в Официален вестник

63. Съгласно член 16, параграф 4, първа алинея от Регламент № 1008/2008 съответната държава членка, която възнамерява да наложи ЗОУ, съобщава на Комисията текста на ЗОУ, което възнамерява да наложи<sup>(47)</sup>. След това Комисията публикува информационното известие, посочено във втората алинея на тази разпоредба. В интерес на ефикасното и бързо обработване е препоръчително държавите членки да подготвят съответен проект за информационно известие и да го представят на Комисията (на някой от официалните езици на ЕС). Той следва да бъде изпратен по електронна поща до функционалната електронна пощенска кутия, посочена по-горе<sup>(48)</sup> (в електронен формат, като се използва една от обичайните системи за обработка). Проектът следва да съдържа информацията, описана в член 16, параграф 4, букви а) — в) от регламента<sup>(49)</sup>. Целта на тази публикация е да уведоми всички заинтересовани страни за въпросното предвидено ЗОУ и да им позволи да получат допълнителна информация, а именно относно конкретните условия. Комисията подготви образци, които са на разположение на уебсайта на CIRCABC, който е с отворен достъп за съответните национални администрации. Копия на образците могат да бъдат поискани директно от Комисията.
64. За да се осигури пълна прозрачност, ГД „Мобилност и транспорт“ ще публикува изпратените известия на своя уебсайт<sup>(50)</sup>, в информационния си бюлетин и специализирания форум на CIRCABC.
65. По отношение на маршрути, където общият брой на пътниците, които се очаква да използват въздухоплавателната услуга, не надвишава 10 000 пътници годишно, регламентът предоставя на държавите членки избор да поискат Комисията да публикува информационно известие в *Официален вестник на Европейския съюз* или да го публикуват в своя собствен държавен вестник<sup>(51)</sup>. Трябва да се отбележи, че член 16, параграф 5 от регламента представлява изключение от параграф 4 единствено по отношение на изискванията за публикуване. Всички останали изисквания на член 16, и по-специално изискването за провеждане на консултация и предоставяне на информация на Комисията, на другите държави членки и на съответните летища и въздушни превозвачи, също се прилагат за маршрути с по-малко от 10 000 очаквани пътници годишно.
66. Датата на влизане в сила на ЗОУ не може да предшества датата на публикуване на информационното известие<sup>(52)</sup>. Публикуването на това известие в националния държавен вестник в съответствие с член 16, параграф 5 не следва да се извърши по-рано от публикуването в *Официален вестник на Европейския съюз*, ако съответната държава членка желае известието да бъде публикувано и в двата вестника.
67. С цел да информира пазара относно планираните изменения на условията на наложените ЗОУ, Комисията счита, че същите процедури би следвало да се прилагат и за изменението на съществуващи ЗОУ по същите причини като тези, свързани с първоначалната публикация, посочена в член 16, параграфи 4 и 5. От съображения за прозрачност следва да се посочат всички изменения на условията, наложени със ЗОУ. В случаите, когато дадена държава членка стигне до заключението, че ЗОУ вече не е необходимо, тя може да поиска Комисията да публикува информационно известие в *Официален вестник на Европейския съюз* относно отмяната на ЗОУ, за да уведоми пазара за това, че маршрутът е отново свободен. Като алтернатива, тя може да публикува такова известие в своя държавен вестник, ако известието относно ЗОУ е било публикувано само в него.

#### 5. НЕОБХОДИМОСТ ОТ РЕДОВНА ПРЕОЦЕНКА НА ЗОУ

68. Оценката на необходимостта и пропорционалността на ЗОУ (вж. параграф 3.3 по-горе) не следва да се прави само еднократно. Напротив, ЗОУ следва редовно да се преразглеждат, най-малко винаги когато някой от относимите за

<sup>(47)</sup> Както и на останалите заинтересовани държави членки, на съответните летища и на въздушните превозвачи, обслужващи въпросния маршрут.

<sup>(48)</sup> ГД „Мобилност и транспорт“ отправя искане за публикуване чрез Генералния секретариат на Комисията. Държавите членки не следва да се обръщат директно към Службата за публикации на ЕС.

<sup>(49)</sup> Проектът на информационното известие може да обхваща ЗОУ, наложени за няколко маршрута.

<sup>(50)</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal\\_market/psa\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/psa_en.htm)

<sup>(51)</sup> Член 16, параграф 5 от Регламент № 1008/2008. За маршрути с над 10 000 пътници известието трябва да бъде публикувано най-малко в *Официален вестник на Европейския съюз*, а държавите членки могат да продължат да използват и своите собствени национални официални вестници, за да привлекат максимално общественото внимание към своята тръжна процедура.

<sup>(52)</sup> Член 16, параграф 6 от Регламент № 1008/2008.

оценката фактори, като броят на доставчиците на услуги, претърпи съществена промяна. ЗОУ са отговор на конкретна неефективност на пазара и поради това следва да се развиват паралелно с пазара. Преоценката може да доведе до промяна или дори до отмяна на съответното ЗОУ. За да се гарантира, че задълженията се спазват по всяко време от въздушните превозвачи, обслужващи маршрути със ЗОУ, добра практика би било извършването на ежегоден преглед на постигнатите от тях резултати.

69. С цел да се гарантира, че ситуацията, описана в параграф 58, точка 2 по-горе, не водят до дискриминация между въздушните превозвачи, всеки път, когато нов оператор започне или се готви да започне да обслужва даден маршрут, нивото на капацитета и честотата, наложени от ЗОУ на всеки оператор, трябва да бъдат адаптирани, така че общите честота и капацитет, предлагани за всеки маршрут, да не надвишават строго необходимото за предоставянето на адекватна услуга.

## 6. ИЗКЛЮЧИТЕЛНИ КОНЦЕСИИ ЗА УСЛУГИ

70. В съответствие с принципите на вътрешния пазар Регламент № 1008/2008 има за цел да гарантира, че в контекста на ЗОУ е налице възможно най-голяма конкуренция, както и че всяко изключение от този принцип се ограничава до това, което е необходимо за постигане на обосновамата цел за свързаност. Този режим също така дава възможност за значителни икономии на публични средства за държавата членка или местните/регионалните органи, като същевременно гарантира адекватна свързаност.
71. По-конкретно член 16, параграф 9 от регламента позволява достъпът до обслужване на редовна въздушна линия по маршрута със ЗОУ да бъде ограничен само до един превозвач от ЕС, само ако нито един въздушен превозвач не е започнал или не може да докаже, че му предстои да започне устойчиво обслужване на редовна въздушна линия по този маршрут. В този контекст доказването, че въздушният превозвач се готви да започне устойчиво обслужване на редовна въздушна линия в съответствие със ЗОУ следва да бъде непоколебимо и правдоподобно, което означава, че въздушният превозвач ще трябва в рамките на ясно определен и ограничен срок да поеме ангажимент за предоставяне на такива услуги за определен период, определен в условията на ЗОУ, и да приеме възможността за налагане на санкции, ако не успее да изпълни този ангажимент. Ограничаването на режима на ЗОУ до един въздушен превозвач може да бъде или да не бъде съчетано с финансова компенсация, както е посочено в регламента<sup>(53)</sup>.

### 6.1. Задължение за провеждане на публичен търг

72. Изключителното право за обслужване на маршрута трябва да се предостави чрез публичен търг в съответствие с процедурите, предвидени в Регламент № 1008/2008. Прозрачността на търга се осигурява чрез публикуване в *Официален вестник на Европейския съюз*<sup>(54)</sup>.
73. Ако преди или по време на тръжната процедура даден въздушен превозвач започне обслужване на редовни въздушни линии в съответствие със ЗОУ или докаже, че му предстои да започне такъв вид устойчиво обслужване<sup>(55)</sup> (но без да изисква изключително право или компенсация), тръжната процедура трябва да бъде анулирана и достъпът до маршрута следва да остане отворен за конкуренция<sup>(56)</sup>. Точната дата, до която даден въздушен превозвач следва да започне обслужването или да докаже намерението си да започне обслужването, не може да предхожда датата на сключване на договора с избрания въздушен превозвач. Сключването на договора предполага конкретни взаимни задължения на страните, които представляват „ограничаване на достъпа“ по смисъла на член 16, параграф 9 от регламента. Въпреки това държавата членка може също допълнително да отложи тази дата, например до започването на обслужването от въздушния превозвач, избран в рамките на търга.
74. В случай че търгът се отнася за маршрут, до който достъпът вече е ограничен до един въздушен превозвач в съответствие с член 16, параграф 9, в член 17, параграф 4 от регламента се предвижда публикуване на информационното известие шест месеца преди началото на периода на новия договор. Главната цел на това предизвестие е да се даде на въздушните превозвачи, заинтересовани от обслужването на маршрута без компенсация, шанс за предотвратяване в съответствие с критериите на член 16, параграф 9 на ново ограничение до един-единствен въздушен превозвач, избран в съответствие с член 16, параграфи 9—12 и член 17 от регламента (вж. предходния параграф).

<sup>(53)</sup> Член 17, параграф 8 от Регламент № 1008/2008. Вж. също така глава 8 по-долу. На практика всички ограничени ЗОУ в ЕС до момента са били съчетани с финансова компенсация.

<sup>(54)</sup> Член 17, параграф 4 от Регламент № 1008/2008.

<sup>(55)</sup> Вж. член 16, параграф 9 от Регламент № 1008/2008.

<sup>(56)</sup> Вж. също параграф 71 по-горе.

## 6.2. Допустимост за представяне на оферта

75. В съответствие с член 16, параграф 9 от регламента само въздушните превозвачи от ЕС или въздушните превозвачи, приравнени на тях по силата на правото на ЕС, могат да получат изключително право да обслужват маршрут със ЗОУ. Поради това такава право имат въздушните превозвачи, притежаващи валиден оперативен лиценз, издаден от компетентните органи на държава членка или на трета държава, към която се прилага режимът, установен в Регламент № 1008/2008 (напр. Норвегия, Исландия)<sup>(57)</sup>. За удобство по-долу се прави позоваване само на „въздушни превозвачи“ или „въздушни превозвачи от ЕС“.
76. Регламентът не възпрепятства представянето на обща оферта от група въздушни превозвачи, но в своята оферта въздушният превозвач от ЕС трябва да посочи въздушния превозвач/въздушните превозвачи/консорциума на въздушни превозвачи, който(които) ще осъществява(т) услуги в рамките на ЗОУ в съответствие с условията, определени в тръжните спецификации, така че националните органи да могат да контролират изпълнението на формалните изисквания от страна на всички участващи въздушни превозвачи. Въпреки че възлагането на подизпълнители не е забранено с регламента, по принцип държавата членка трябва сама да определи дали да позволи възлагане на подизпълнители или не, както и при какви условия — при спазване на регламента и законодателството на ЕС като цяло. Във всеки случай подизпълнителят трябва също да бъде въздушен превозвач от ЕС.
77. Дадено ЗОУ може да бъде осъществено само когато оперативният лиценз и свидетелството за авиационен оператор (по-долу „CAO“) отговарят на изискванията на това ЗОУ. По-специално, въздушен превозвач с т.нар. В-лиценз, регламентиран от член 5, параграф 3 от регламента, не може да експлоатира въздухоплавателно средство, различено от вида, обхванат от този лиценз (и обхванат от издаденото му CAO). Тези изисквания се прилагат за въздушния(те) превозвач(и), който(които) ще предоставя(т) услуги в рамките на ЗОУ.

## 6.3. Критерии за подбор

78. Изборът между представените оферти се прави възможно най-бързо, като се вземе под внимание адекватността на услугата, включително цените и условията, които могат да бъдат предложени на потребителите, както и стойността на компенсацията, която се изисква от заинтересованата(ите) държава(и) членка(и), ако има такава (такива)<sup>(58)</sup>. Държавите членки по принцип са свободни да определят претеглянето на критериите, използвани при подбора (възлагането), например определяне на 70 % за нивото на компенсация и 30 % за качество<sup>(59)</sup>. По мнение на Комисията по принцип няма пречки държавите членки да определят максимална граница за общата сума на компенсацията, която трябва да се плати. Особено важно е обаче всички тези критерии да бъдат определени предварително в тръжната документация по ясен, обективен и прозрачен начин.

## 6.4. Последствия от предоставянето на изключително право за обслужване на маршрута

79. По време на периода на ползване на изключителни права достъпът до съответния маршрут се отказва за всеки въздушен превозвач, различен от въздушния превозвач, избран чрез тръжната процедура. Срокът на действие на изключителното право за обслужване на маршрута не може да надхвърля четири години; въпреки това, този период може да достигне пет години, ако ЗОУ е наложено за маршрут до летище, обслужващо някой от най-отдалечените региони съгласно определението, съдържащо се понастоящем в член 349 и член 355, параграф 1 от ДФЕС<sup>(60)</sup>. Ако първоначалният договор е сключен за по-малко от максималния период, определен в Регламент № 1008/2008 (т.е. 4 или 5 години)<sup>(61)</sup>, договърът може да бъде подновяван до достигане на приложимия максимален период, при условие че тази възможност е посочена по ясен и прозрачен начин в тръжната документация и договора. Ако договърът е сключен от самото начало за максималния период, трябва да бъде организиран нов търг, в случай че държавата членка прецени, че все още са налице условията за това, тъй като в съответствие с член 16, параграф 9 от регламента е необходимо положението да се преразгледа. В съответствие с член 17, параграф 4 от регламента в случай че търгът се отнася за маршрутите, до които достъпът вече е ограничен до един превозвач в съответствие с член 16, параграф 9 от регламента, поканата за участие в търг се публикува най-малко шест месеца преди началото на новата концесия, с цел да се оцени продължаващата необходимост от ограничен достъп. Не е възможно подновяване след изтичането на посочените максимални периоди, тъй като следва да се прави редовен преглед, което би затворило пазара за нови участници за твърде дълъг период.

<sup>(57)</sup> Вж. член 2, параграф 11 от Регламент № 1008/2008.

<sup>(58)</sup> Член 17, параграф 7 от Регламент № 1008/2008.

<sup>(59)</sup> Свързаните с качеството аспекти, които се вземат предвид, може да включват опит при осъществяване на дейност в рамките на ЗОУ; техническо обслужване на въздухоплавателни средства и осигуряване на резервни възможности; пригодност на графика и продължителност на престоя на местоназначението по време на едновременно пътуване; предлаганите възможности за взаимно признаване на билетите между авиокомпаниите; предлаганите средни тарифи; дейностите, свързани с продажбите и рекламата; насърчаването на услугите и финансовата стабилност на превозвача. Например маркетингът по отношение на даден маршрут може да бъде от голямо значение за гарантиране на първоначалния успех на този маршрут и дългосрочната способност на превозвача да разработва маршрута евентуално с цел намаляване и в крайна сметка премахване на субсидиите.

<sup>(60)</sup> Член 16, параграф 9 от Регламент № 1008/2008 — засегнатите региони са Гваделупа, Френска Гвиана, Мартиника, Майот, Реюнион, Сен-Мартен, Азорските острови, Мадейра и Канарските острови.

<sup>(61)</sup> Член 17, параграф 9 от Регламент № 1008/2008.

80. Изискването за пропорционалност предполага, че изключителното право следва да бъде ограничено само до услугите, обхванати от ЗОУ. Например, ако ЗОУ се отнася само за зимния сезон, достъпът до маршрута следва да бъде свободен по време на летния сезон. В ЗОУ и в поканата за представяне на оферти следва ясно да се посочи за кои периоди и по отношение на кои услуги се прилагат. Тази информация действително е от решаващо значение за въздушните превозвачи, отговарящи на покана за участие в търга, тъй като обхватът на изключителното право обикновено има значително въздействие върху условията на техните предложения.
81. Ограничаването до един-единствен въздушен превозвач не следва да е пречка този въздушен превозвач да договаря споразумения за съвместно използване на кодове с други въздушни превозвачи, при условие че се спазват правилата за конкуренция. Както бе припомнено по-горе<sup>(62)</sup>, разрешението, съдържащо се в член 15, параграф 4 от регламента, за извършване на дейност при сключване на споразумения за съвместно използване на кодове обхваща също и маршрути със ЗОУ, и регламентът не предвижда изключване в случаите, при които достъпът до такъв маршрут е ограничен съгласно член 16, параграфи 9 и сл. от регламента.
82. Освен ако не е посочено друго в тържните документи, регламентът не е пречка въздушният превозвач от ЕС, който се ползва с изключителното право, да възлага за подизпълнение част от или всички въздухоплавателни услуги на друг въздушен превозвач от ЕС. Отговорността за изпълнението на договора обаче остава на въздушния превозвач, избран чрез тържната процедура.
83. Член 16, параграф 9 е изключение от принципа, установен в параграф 8 от същия член, съгласно който всеки въздушен превозвач може по всяко време да започне предоставянето на услуги съгласно определеното в ЗОУ. Ако на един въздушен превозвач окончателно са били предоставени изключителни права в съответствие с националното законодателство и тържните спецификации, този принцип повече не се прилага.

#### 6.5. Преразглеждане на ЗОУ и на изключителните права в края на всеки концесионен период

84. Както бе посочено по-горе, държавите членки следва редовно да правят оценка на необходимостта от и адекватността на ЗОУ. По-специално, в случай на ограничени (изключителни) ЗОУ, положението следва да се преразглежда в края на концесионния период<sup>(63)</sup>, а продължаващата необходимост от ограничен достъп следва да се оценява преди началото на новата концесия<sup>(64)</sup>. Целта е да се оцени като цяло — в рамките на периода от шест месеца преди началото на новата концесия — дали обстоятелствата, при които е бил обявен предишният търг, не са се променили. Обикновено оценката включва опита от последния концесионен период, особено по отношение на наблюдаваното търсене, и дали въздухоплавателните услуги биха могли да се предоставят адекватно без изключителни права и/или с променени, по-малко ограничителни ЗОУ или дори без ЗОУ.
85. Срокът от шест месеца не е максималният срок, в който Комисията може да даде „разрешение“ за планираните ЗОУ. Регламентът не предвижда такова разрешение и този срок е предназначен за други цели. По-конкретно той е необходим, за да се даде възможност на другите въздушни превозвачи да направят предложения за обслужване на маршрута със ЗОУ без изключителни права или компенсации, като в този случай може да се окаже, че вече няма необходимост от ограничен достъп. Ако това обаче не се случи, може да са налице признаци, че съществува трайна необходимост от ограничен достъп. Във всеки случай държавите членки трябва първо да направят оценка на необходимостта от ограничен достъп, която подлежи на преглед от страна на Комисията в съответствие с правото на ЕС.

#### 6.6. Специален случай: групиране на маршрути, които да бъдат възложени чрез търг

86. По принцип държавите членки следва да организират публичен търг за всеки отделен маршрут. Регламентът все пак позволява на държавите членки да организират публичен търг за група от маршрути със ЗОУ, но само когато това е оправдано от съображения за оперативна ефективност<sup>(65)</sup>. На практика това означава предоставянето на изключителни права на един превозвач за група от маршрути със ЗОУ.
87. Подобно групиране на маршрути със ЗОУ може да бъде обосновано, по-специално когато няколко маршрута със слаб трафик се характеризират със значително оперативно допълване (напр. маршрути до/в рамките на изолиран архипелаг или отдалечен и слабо населен район).

<sup>(62)</sup> Параграф 59.

<sup>(63)</sup> Член 16, параграф 9 от Регламент № 1008/2008.

<sup>(64)</sup> Член 17, параграф 4 от Регламент № 1008/2008. Началото на новата концесия е най-рано на датата, следваща датата на изтичане на съществуващата концесия, но може да е и на по-късна дата.

<sup>(65)</sup> Член 16, параграф 10 от Регламент № 1008/2008. Примерите за маршрути, групирани в тържната фаза, включват 14 маршрута със ЗОУ на Азорския архипелаг, 4 маршрута със ЗОУ на Шетландските острови, 6 маршрута със ЗОУ на Оркнейските острови, 4 маршрута със ЗОУ на Канарските острови и 4 маршрута със ЗОУ, свързващи италианските острови Лампедуза и Пантелерия с 3 града в Сицилия.

88. Причините за групирането трябва да имат оперативен характер (напр. необходимост от оперативна база в отдалечен район). Групирането не може да има за основна цел да се намали отражението върху бюджета на държавата членка. В този смисъл групирането на рентабилни и нерентабилни маршрути без общи оперативни нужди, не е възможно.
89. Групирането на маршрути за тръжните процедури, както е описано тук, не бива да се бърка с обвързването на маршрути при налагането на ЗОУ. Както е обяснено в параграф 28 по-горе, достъпът до един определен маршрут не може да се поставя в зависимост от обслужването на други маршрути. Аналогично може да се окаже, че определени маршрути не са допустими за групиране за тръжните процедури, като в този случай все пак е възможно да бъдат обхванати съвместно в една-единствена покана за участие в търг, ако това е оправдано от съображения за административна ефективност<sup>(66)</sup>.

## 7. ПРОЦЕДУРИ, КОИТО ТРЯБВА ДА СЕ СЛЕДВАТ ЗА ПУБЛИЧНИЯ ТЪРГ

90. Що се отнася до фазата преди публикуването, посочена в член 17, параграф 4<sup>(67)</sup>, в регламента се предвижда, че заинтересованата държава членка съобщава на Комисията пълния текст на поканата за участие в търг с изключение на случаите, при които в съответствие с член 16, параграф 5 задължението за предоставяне на обществена услуга е оповестено чрез публикуване на известие в националния държавен вестник. В този случай информацията за търга също се публикува в националния държавен вестник<sup>(68)</sup>. В интерес на ефикасното и бързо обработване държавата членка следва също да предостави (на някой от официалните езици на ЕС) на Комисията (по електронна поща до функционалната пощенска кутия, спомената по-горе)<sup>(69)</sup> проект на информационното известие относно поканата за участие в търга (в електронен формат, като се използва една от обичайните системи за обработка), което да бъде публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* на всички езици на ЕС. Проектът на информационното известие следва да съдържа информацията, описана в член 17, параграф 5 от регламента. Комисията е подготвила образци, които са достъпни на CIRCABC и при поискване, отправено до Комисията. Държавите членки също така се насърчават да представят условията на предвиждания договор и всякакви други документи, свързани с елементите, споменати в член 17, параграф 3 от Регламент № 1008/2008.
91. Съгласно член 17, параграф 6 от Регламент № 1008/2008 заинтересованата държава членка незабавно и безплатно предоставя съответната информация и документация, които се изискват от страна, проявяваща интерес към публичния търг. Въпреки че не съществува задължение за предоставяне на тръжната документация на заинтересованите страни на езици, различни от езика на съответната държава членка, това би могло да привлече повече потенциални оференти.
92. Поканата за участие в търг и последващият договор следва да обхващат най-малко елементите, посочени в член 17, параграф 3 от регламента. Решението за точния формат и съдържание на тези документи се взема от компетентните органи на държавите членки и Комисията не разполага с образци за тези документи.
93. От съображения за административна ефективност, дадена държава членка може да издаде една покана за участие в търг, която обхваща различни маршрути<sup>(70)</sup>. Това може да има за резултат обслужването на различните засегнати маршрути от няколко въздушни превозвачи, тъй като не е задължително да се правят оферти единствено за всички засегнати маршрути, взети заедно.
94. Крайният срок за подаване на тръжни оферти не може да е по-рано от два месеца след датата на публикуване на информационното известие<sup>(71)</sup>. Датата на започване на периода на изключителни права трябва да бъде посочена в поканата за участие в търга. Обикновено тази дата съответства и на началната дата на договора с избрания въздушен превозвач, но договорът може също така да започне по-късно. Действието на договора и извършването на предвидената в него дейност не може да започнат преди посочената начална дата на изключителните права.
95. В съответствие с член 17, параграф 4 от регламента, в случай че търгът се отнася за маршрутите, до които достъпът вече е ограничен до един превозвач, поканата за участие в търг се публикува най-малко шест месеца преди началото на новата концесия. Както е видно от тази разпоредба, минималният период е предназначен да гарантира правилната оценка на продължаващата необходимост от ограничен достъп<sup>(72)</sup>. Възможно е също така да се публикува информационно известие, с което се съобщава за повторно откриване на маршрута, когато приключи действието на договор с превозвач, притежаващ изключителни права, и маршрутът стане отново маршрут с отворено ЗОУ. Новата покана за участие в търг в съответствие с регламента освен това дава възможност на въздушните превозвачи да бъдат информирани и да изразят желанието си да извършват дейност без изключителни права и компенсация.

<sup>(66)</sup> Член 16, параграф 10 от Регламент № 1008/2008. Вж. параграф 94 по-долу.

<sup>(67)</sup> Вж. параграф 72 по-горе.

<sup>(68)</sup> Член 17, параграф 2 от Регламент № 1008/2008.

<sup>(69)</sup> ГД „Мобилност и транспорт“ отправя искане за публикуване чрез Генералния секретариат на Комисията. Държавите членки не следва да се обръщат директно към Службата за публикации на ЕС. Тези информационни известия ще бъдат публикувани и на уебсайта на ГД „Мобилност и транспорт“, в нейния информационен бюлетин и в специализирания форум на CIRCABC.

<sup>(70)</sup> Член 16, параграф 1 от Регламент № 1008/2008.

<sup>(71)</sup> Член 17, параграф 4 от Регламент № 1008/2008.

<sup>(72)</sup> Член 17, параграф 4 от Регламент № 1008/2008.



96. Държавата членка трябва незабавно да информира Комисията за резултатите от публичния търг<sup>(73)</sup>. В момента няма наличен образец за тази цел. Комисията може да поиска от държавите членки да представят в срок от един месец всички съответни документи, свързани с избора на въздушен превозвач за изпълнение на ЗОУ<sup>(74)</sup>.

## 8. КОМПЕНСАЦИЯ И ВРЪЗКА С ПРАВИЛАТА ЗА ДЪРЖАВНАТА ПОМОЩ

### 8.1. Възможност за изплащане на компенсация и размер на компенсацията

97. Тръжната процедура има за цел да се възложи изключителното право за обслужване на маршрута със ЗОУ на един-единствен въздушен превозвач. Съгласно член 17, параграф 8 от регламента засегнатата държава членка може да компенсира въздушния превозвач, избран чрез тръжната процедура, за удовлетворяване на стандартите, изисквани по ЗОУ. Дори когато даден въздушен превозвач предложи да обслужва този маршрут без компенсация, изключителното право може да бъде предоставено единствено чрез публичен търг<sup>(75)</sup>.
98. Компенсацията не може да надвишава стойността, необходима за покриване на нетните разходи, възникнали във връзка с изпълнението на всяко ЗОУ, като се отчитат свързаните с него приходи, които остават на въздушния превозвач, както и разумна печалба<sup>(76)</sup>. Терминът „разумна печалба“ не е определен в Регламент № 1008/2008. В контекста на услугите от общ икономически интерес този термин е определен в член 5, параграф 5 от Решение 2012/21/ЕС на Комисията<sup>(77)</sup> (по-долу „Решението за УОИИ“) като процента на възвръщаемост на капитала, който би бил изискван от типично предприятие, което обмисля дали да предоставя или не услуга от общ икономически интерес за целия срок на възлагането, като се взема предвид нивото на риска. Съгласно член 5, параграф 7 от това решение „[к]огато предоставянето на услуга от общ икономически интерес не е свързано със значителен търговски или договорен риск, по-специално когато нетният разход, направен при предоставянето на услуга от общ икономически интерес, е като цяло напълно компенсиран ex post, разумната печалба не може да надхвърля съответния суапов процент плюс 100 базисни пункта“<sup>(78)</sup>. Изглежда логично тези принципи да се прилагат по аналогия в контекста на ЗОУ за въздушен транспорт съгласно регламента. Ако печалбата надвиши разумното ниво, компенсацията може да породи въпроси относно съответствието със законодателството за държавната помощ.
99. Размерът на компенсацията, изплатена на въздушния превозвач, следва да се изчисли въз основа на действителните реални разходи и приходи от обслужването на маршрута, осчетоводени от въздушния превозвач. С оглед на това те да бъдат прозрачни и проверими, въздушният превозвач трябва да поддържа достатъчно подробна счетоводна система, която да позволява изчисляването на разходите и приходите за този конкретен маршрут със ЗОУ. При всички случаи компенсацията е ограничена до сумата, посочена в офертата на въздушния превозвач.

### 8.2. Връзка с правилата за държавната помощ

100. На първо място, следва да се припомни, че оценката на държавната помощ се извършва независимо от оценката съгласно разпоредбите на Регламент № 1008/2008. Въпреки това, ако изискванията на Регламент № 1008/2008 не са изпълнени, например по отношение на определянето на ЗОУ, и когато това ЗОУ е свързано с финансова компенсация, изискванията на правилата за държавната помощ също не могат да бъдат изпълнени. Въпреки че съответните служби на Комисията работят в тясно сътрудничество при оценяването на схемите за ЗОУ, важно е да се подчертае, че уведомленията за държавна помощ, когато такива се изискват<sup>(79)</sup>, са отделни от уведомяването на Комисията относно схемата за ЗОУ; на административно ниво последната е от компетентността на ГД „Мобилност и транспорт“, а когато са необходими уведомления за държавна помощ, те се разглеждат от Генерална дирекция „Конкуренция“ на Комисията („ГД Конкуренция“). И двата набора от правила и процедури следва да се спазват и при всеки от тях е възможно подаване на жалби до Комисията.

<sup>(73)</sup> Член 17, параграф 9 от Регламент № 1008/2008.

<sup>(74)</sup> Член 17, параграф 10 от Регламент № 1008/2008.

<sup>(75)</sup> Член 16, параграф 10 от Регламент № 1008/2008.

<sup>(76)</sup> Член 17, параграф 8 от Регламент № 1008/2008.

<sup>(77)</sup> Решение на Комисията от 20 декември 2011 г. относно прилагането на член 106, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз за държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес (ОВ L 7, 11.1.2012 г., стр. 3).

<sup>(78)</sup> [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/swap\\_rates\\_en.html](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/swap_rates_en.html)

<sup>(79)</sup> Следва да се припомни, че ако критериите по делото Altmark (вж. бележка под линия 83) или разпоредбите на Решението за УОИИ (вж. бележка под линия 85) са изпълнени, не е необходимо уведомление.

### 8.2.1. Публични субсидии, предоставени за компенсиране на задължения за обществени услуги

101. Регламентът се прилага по един и същ начин, независимо дали е предоставена компенсация или не. Когато обаче се предоставя компенсация за ЗОУ, това трябва да е в съответствие с правилата на Договора относно държавната помощ (членове 107—109 ДФЕС), така, както са тълкувани от Съда на ЕС, и с правилата, съдържащи се в инструментите на Комисията, уреждащи държавната помощ за предоставяне на услуги от общ икономически интерес (УОИИ). Тези инструменти на Комисията са:

- а) съобщение<sup>(80)</sup>, в което се изясняват основните понятия, свързани с прилагането на правилата за държавна помощ по отношение на компенсацията за обществена услуга, както и условията (така наречените „критерии по делото Altmark“<sup>(81)</sup>); вж. по-долу в следващия параграф), при които компенсацията за обществена услуга не представлява държавна помощ;
- б) Регламент (ЕС) № 360/2012 на Комисията относно минималната помощ за предоставянето на УОИИ (по-долу „Регламент № 360/2012“)<sup>(82)</sup>, в който се предвижда, че компенсацията за обществена услуга в размер, който не надвишава 500 000 EUR за период от три данъчни години, не се счита за помощ, ако са изпълнени определените в регламента условия;
- в) Решението за УОИИ, определящо условията, при които държавната помощ във вид на компенсация за обществена услуга е съвместима с вътрешния пазар и е освободена от изискването за уведомление. Обхватът на това решение включва компенсация за ЗОУ, която е предоставяна на въздушните превозвачи по отношение на въздушните връзки до острови, при които средният годишен пътникопоток не надхвърля 300 000 пътници, и която е в съответствие с Регламент № 1008/2008;
- г) Съобщение относно рамката за държавна помощ под формата на компенсации за обществени услуги<sup>(83)</sup> (по-долу „Рамката за УОИИ“), с което се определят условията, при които компенсацията — предмет на изискване за уведомление<sup>(84)</sup>, може да бъде обявена от Комисията за съвместима с член 106, параграф 2 от ДФЕС;
- д) Ръководство на Комисията за прилагането на правилата на ЕС за държавната помощ, възлагането на обществени поръчки и вътрешния пазар към услугите от общ икономически интерес, и по-специално към социалните услуги от общ интерес<sup>(85)</sup>, с което се предоставят допълнителни указания за прилагането на правилата за УОИИ.

### 8.2.2. Критерии по делото Altmark

102. В своето решение по дело Altmark Trans GmbH и Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Altmark) Съдът на Европейския съюз постанови, че компенсацията за обществена услуга не представлява държавна помощ по смисъла на член 107 от ДФЕС, при условие че са изпълнени четири кумулативни критерия:

- 1) предприятието получател трябва действително да е натоварено с изпълнението на ЗОУ и тези ЗОУ трябва да бъдат ясно определени;
- 2) параметрите, въз основа на които е изчислена компенсацията, трябва да бъдат предварително установени по обективен и прозрачен начин;
- 3) компенсацията не може да надвишава това, което е необходимо за покриване изцяло или частично на разходите, възникнали при изпълнение на ЗОУ, като се отчитат съответните приходи и разумна печалба;
- 4) когато изборът на предприятие, на което в конкретен случай да се възложи изпълнението на ЗОУ, не е извършен в рамките на публичен търг, който създава условия за избор на кандидата, способен да предостави тези услуги при най-ниски разходи за съответната общност, необходимото ниво на компенсация трябва да бъде определено въз основа на анализ на разходите, които едно средно предприятие, добре ръководено и оборудвано с необходимите транспортни средства, би направило.

<sup>(80)</sup> Съобщение на Комисията за прилагането на правилата на Европейския съюз към компенсацията, предоставена за предоставянето на услуги от общ икономически интерес (ОВ С 8, 11.1.2012 г., стр. 4).

<sup>(81)</sup> Дело C-280/00 Altmark Trans GmbH и Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

<sup>(82)</sup> Регламент (ЕС) № 360/2012 на Комисията от 25 април 2012 г. относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към минималната помощ (de minimis) за предприятия, предоставящи услуги от общ икономически интерес (ОВ L 114, 26.4.2012 г., стр. 8).

<sup>(83)</sup> Съобщение на Комисията — Рамка на Европейския съюз за държавна помощ под формата на компенсации за обществени услуги (ОВ С 8, 11.1.2012 г., стр. 15).

<sup>(84)</sup> Когато компенсациите за обществени услуги не отговарят на критериите по делото Altmark, те не попадат в обхвата на Регламента за минималната помощ за предоставяне на УОИИ и не са групово освободени съгласно решението.

<sup>(85)</sup> SWD(2013) 53 final/2, достъпно на адрес: [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/overview/new\\_guide\\_eu\\_rules\\_procurement\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_en.pdf)

103. Когато тези четири критерия са изпълнени, компенсацията за ЗОУ не представлява държавна помощ и в този случай не е необходимо уведомление за държавна помощ до Комисията (при все това, както е посочено по-горе, изискванията за уведомяване и публикуване съгласно Регламент № 1008/2008 остават приложими)<sup>(86)</sup>. В правомощията най-вече на съответните национални органи е да преценят дали дадена компенсация, предоставена съгласно член 17, параграф 8 от Регламент № 1008/2008, изпълнява тези четири критерия.
104. В основата на разпоредбите на Регламент № 1008/2008 е моделът на посочените по-горе критерии: Член 17, параграф 3, буква а) обхваща първия критерий по делото Altmark, член 17, параграф 3, буква д) — втория, член 17, параграф 8 — третия, а по отношение на четвъртия критерий по делото Altmark член 16, параграф 10 предвижда използването на тръжна процедура. Макар член 16, параграф 10 да не предвижда допълнителни изисквания за тръжната процедура, според решението по делото Altmark избраната процедура следва да доведе до предоставянето на услуги при най-ниски разходи за общността. Следователно при прилагането на четвъртия критерий по делото Altmark, ако има само една оферта в тръжната процедура, по принцип не може да се заключи, че този критерий е изпълнен, освен ако i) за процедурата са предвидени особено строги предпазни мерки, които да гарантират предоставянето на услугата при най-ниски разходи за общността, или ii) съответната държава членка проверява чрез допълнителни средства, че резултатът съответства на най-ниските разходи за общността. Това означава, че ако условията на Регламент № 1008/2008 са спазени, в контекста на обясненията по-горе по принцип може да се счита, че не е налице държавна помощ.
105. В случай че не може да се изключи, че с оглед на критериите, установени по делото Altmark, може да е налице държавна помощ, съответната държава членка следва да гарантира по друг начин спазването на разпоредбите относно държавната помощ. Такъв случай може да възникне например когато при условията на неотложна необходимост на член 16, параграф 12 от регламента въздушният превозвач е избран без откриване на тръжна процедура — по взаимно съгласие между органите на държавата членка и въздушния превозвач. В такива случаи държавата членка следва да провери дали размерът на компенсацията не предполага предоставянето на държавна помощ въз основа на критериите по делото Altmark или Регламент № 360/2012. Ако случаят не е такъв, е възможно също така помощта да е съвместима с вътрешния пазар съгласно Решението за УОИИ, в който случай не се изисква уведомление, или да е необходимо уведомление, но помощта да може да бъде обявена за съвместима от Комисията съгласно член 106, параграф 2 от ДФЕС, ако са спазени условията на Рамката за УОИИ.

## 9. НЕОТЛОЖНА ПРОЦЕДУРА

106. В хода на дадена изключителна концесия въздушният превозвач от ЕС, който е бил избран чрез публичен търг, може да бъде принуден да прекрати предоставянето на услугите с недостатъчно дълго предизвестие, например поради неплатежоспособност. При тези обстоятелства, когато е необходимо, член 16, параграф 12 от регламента предвижда възможност за неотложна процедура, за да се избегне прекъсване на съответните въздухоплавателни услуги. Процедурата се прилага само в случай на внезапно и неочаквано прекъсване на въздухоплавателните услуги по маршрут със ЗОУ, който вече се обслужва от въздушен превозвач, избран чрез публичен търг. Това не се прилага в случаите, когато националните процедури за промяна на ЗОУ или за провеждане на нов търг са отнели неочаквано дълго време<sup>(87)</sup>.
107. Неотложната процедура не може да се прилага, *inter alia*, в следните ситуации:
- въздушен превозвач е обслужвал маршрута без изключителни права (отворено ЗОУ);
  - прекъсване на въздухоплавателните услуги поради изтичане на договора (тъй като това прекъсване на услугите е предвидимо и следователно не е внезапно). Трябва да е била публикувана нова покана за представяне на оферти най-малко шест месеца преди началото на новия концесионен период,
  - обслужващият маршрута въздушен превозвач е дал предизвестие от най-малко шест месеца за прекъсването на въздухоплавателните услуги (прекъсването на услугите не е внезапно или непредвидимо и има достатъчно време да се стартира нова тръжна процедура без неотложна процедура)<sup>(88)</sup>.
108. В случай на внезапно прекъсване на обслужването от въздушния превозвач, избран в съответствие с горепосочената тръжна процедура, държавата членка може да избере различен въздушен превозвач от ЕС да извършва ЗОУ за срок

<sup>(86)</sup> Например, следва да се подчертае, че първият критерий по делото Altmark, както и Решението за УОИИ и Рамката за УОИИ изискват наличието на „реална“ услуга от общ икономически интерес, което в контекста на въздушния транспорт означава, че трябва да бъдат спазени членове 16 и 17 от Регламент № 1008/2008.

<sup>(87)</sup> Комисията отбелязва по-широкото използване на неотложни процедури и прибягване до национални процедури за възлагане в случаи, при които в действителност може да не е налице неотложна необходимост. Това е тенденция, която Комисията възнамерява строго да следи и контролира и ако е необходимо, да предприеме действия в това отношение.

<sup>(88)</sup> Член 17, параграф 4 от Регламент № 1008/2008 и параграф 97 по-горе.

до седем месеца, ако размерът на компенсациите остане в съответствие с член 17, параграф 8 от регламента<sup>(89)</sup> и ако изборът на нов въздушен превозвач се прави сред въздушни превозвачи от ЕС в съответствие с принципите на прозрачност и недопускане на дискриминация. Също така незабавно трябва да се отпрати нова покана за участие в търг за редовен договорен период, което се предполага и от връзката между времевите ограничения, описани непосредствено по-долу.

109. Седеммесечният срок се брои от началото на дейността на новоизбрания въздушен превозвач. Той не може да бъде подновен. Действително, тъй като целта на поканата за участие в търга е подновяване на вече съществуващо изключително право, поканата за участие в търга трябва да бъде отправена най-малко шест месеца предварително в съответствие с член 17, параграф 4 от регламента.
110. При избора на въздушен превозвач следва да се зачитат принципите на прозрачност и недопускане на дискриминация, като се отчитат конкретните обстоятелства. Всъщност неотложната процедура се прилага, когато не е налице достатъчно време за започване на официална тръжна процедура, защото спешно трябва да бъде намерен нов превозвач. Все пак органите следва да се свържат възможно най-бързо с няколко въздушни превозвачи, за които има вероятност да бъдат заинтересовани от осъществяване на полети по съответния маршрут. По принцип това биха могли да бъдат въздушни превозвачи, които вече извършват дейност в региона и/или са участвали в последната тръжна процедура.
111. Съответната държава членка незабавно уведомява Комисията и другите засегнати държави членки за неотложната процедура и причините за нейното прилагане<sup>(90)</sup>. Препоръчва се държавата членка също да информира Комисията относно всякакви контакти с други въздушни превозвачи и резултата от тези контакти. Комисията може също така да организира публикуването на известие в *Официален вестник на Европейския съюз*, макар такова публикуване да не се изисква в случай на неотложна процедура.
112. По искане от страна на държава членка или по своя инициатива Комисията може — при спазване на съответната процедура по консултиране — да спре неотложната процедура, ако след извършването на оценка смята, че тя не отговаря на изискванията за неотложна процедура, предвидени в регламента, или че противоречи по друг начин на правото на ЕС<sup>(91)</sup>.

#### 10. ТРЪЖНИ ПРОЦЕДУРИ ЗА ЗОУ И ВРЪЗКА С ПРАВИЛАТА ЗА ВЪЗЛАГАНЕ НА ОБЩЕСТВЕНИ ПОРЪЧКИ

113. При организиране на търгове за предоставяне на въздухоплавателни услуги трябва винаги да се прилагат процедурите по Регламент № 1008/2008. Когато компетентният орган на държава членка сключва договор за обществена услуга, той също така трябва да спазва приложимите правила за възлагане на обществени поръчки. На 26 февруари 2014 г. Европейският парламент и Съветът приеха Директива 2014/24/ЕС и Директива 2014/25/ЕС<sup>(92)</sup> (по-долу „Директива 2014/24“ и „Директива 2014/25“), с които се установяват правилата относно обществените поръчки за услуги.
114. На същата дата Европейският парламент и Съветът приеха нова Директива 2014/23/ЕС за възлагане на договори за концесия за услуги<sup>(93)</sup> (по-долу „Директива 2014/23“) и съгласно опита на Комисията повечето от договорите, възложени при прилагане на член 17 от Регламент № 1008/2008, представляват „концесии за услуги“ по смисъла на тази нова директива. По-специално чрез такъв договор компетентният орган възлага предоставянето на въздухоплавателни услуги на един въздушен превозвач за определен период. Въздушният превозвач е задължен да предоставя предвидената в договора транспортна услуга — обикновено срещу отпускане на финансова компенсация от органа<sup>(94)</sup>. Въздушният превозвач по принцип поема оперативния риск (в противен случай такъв договор принципно се квалифицира като обществена поръчка по смисъла на Директива 2014/24 и Директива 2014/25), който включва риска, свързан с търсенето по отношение на предоставяните от него транспортни услуги, тъй като в договора компетентните органи обикновено не поемат гаранции, че при изпълнението на своите договорни задължения въздушният превозвач би си възвърнал всички направени инвестиции или извършени разходи<sup>(95)</sup>. Квалификацията като концесия е важна, тъй като в член 10, параграф 3 от Директива 2014/23 за възлагане на договори за концесия се посочва изрично, че тя не се прилага за концесии за въздухоплавателни услуги, основани на предоставянето на оперативен лиценз по смисъла на Регламент № 1008/2008. В редките случаи, когато договореността би могла да се квалифицира като обществена поръчка за услуги, попадаща в приложното поле на Директива 2014/24 или Директива 2014/25, според случая, приложимата директива по принцип се прилага едновременно с Регламент № 1008/2008, който, като *lex specialis*, има предимство в случай на конфликт.

<sup>(89)</sup> Както винаги, трябва също да бъдат спазени и правилата за държавната помощ.

<sup>(90)</sup> Член 16, параграф 12, последна алинея, първо изречение от Регламент № 1008/2008.

<sup>(91)</sup> Пак там, второ изречение.

<sup>(92)</sup> Директива 2014/24/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за обществените поръчки и за отмяна на Директива 2004/18/ЕО (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 65); Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. относно възлагането на поръчки от възложители, извършващи дейност в секторите на водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги и за отмяна на Директива 2004/17/ЕО (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 243).

<sup>(93)</sup> Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за възлагане на договори за концесия (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 1).

<sup>(94)</sup> Вж. също дело C-205/99, *Analir/Administración General del Estado*, Recueil 2001 г., стр. I-1271, точки 63 и 65.

<sup>(95)</sup> Разликата в нивото на риска също би се отразила върху определянето на разумната печалба.

**11. ПРАВОМОЩИЯ НА КОМИСИЯТА ЗА РАЗСЛЕДВАНЕ И ЗА ВЗЕМАНЕ НА РЕШЕНИЯ**

115. Държавите членки трябва да предприемат всички необходими мерки, за да гарантират, че всяко решение (включително решението за възлагане) относно ЗОУ може да бъде ефективно преразгледано колкото е възможно по-бързо, на основание нарушение на правото на ЕС или на националните разпоредби за прилагане на това право <sup>(96)</sup>.
116. В съответствие с член 18, параграф 1 от регламента Комисията може да поиска държавата членка да предаде в срок от два месеца документ, обосноваващ необходимостта от ЗОУ и неговото съответствие с критериите, посочени в член 16, анализ на икономиката в региона, анализ на пропорционалността между предвиджаните задължения и целите за икономическо развитие, и накрая, анализ на съществуващите въздухоплавателни услуги, ако има такива, както и на другите налични видове транспорт, които могат да се считат за заместител на предвиденото налагане на задължение. Правото на получаване на документите и анализа, посочени в член 18, параграф 1, букви а)–г), дава на Комисията възможност да бъде информирана относно ЗОУ и неговата обосновка. Тези документи, изготвени от съответната държава членка, може също така да изяснят контекста на ЗОУ и неговата адекватност съгласно регламента.
117. Комисията извършва разследване по искане на държава членка или по своя собствена инициатива в съответствие с член 18, параграф 2 от регламента.
118. В съответствие с член 18, параграф 2 Комисията взема решение <sup>(97)</sup> — въз основа на всички относими фактори — дали членове 16 и 17 следва да продължат да се прилагат по отношение на въпросния маршрут. Целта е да се гарантира правилното прилагане на правилата, свързани както със самото налагане на ЗОУ, така и с ограничаването на достъпа по член 16, параграф 9 и размера на евентуалните предоставени компенсации.

---

<sup>(96)</sup> Член 18, параграф 1 от Регламент № 1008/2008. Дали това се извършва от административен орган или съд се решава от държавите членки.

<sup>(97)</sup> Прилагане на съответната процедура по консултиране в съответствие с член 18, параграф 2 от Регламент № 1008/2008.

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

**Въпросник, разработен от ГД „Конкуренция“ и ГД „Мобилност и транспорт“ за уведомяване на Комисията за ЗОУ****Уведомяване за Задължения за предоставяне на обществена услуга (ЗОУ), наложени въз основа на член 16 и член 17 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 <sup>(1)</sup>**

\* Моля, приложете настоящия формуляр към тези, които трябва да бъдат изпратени на ГД „Мобилност и транспорт“ за публикуване в *Официален вестник на Европейския съюз*.

\* Този формуляр следва да бъде изпратен на MOVE-PSO@ec.europa.eu

\* Страници 1 и 2 следва да се изпратят заедно с уведомлението за налагане на ЗОУ.

\* Страница 3 следва да се изпрати заедно с уведомлението за покана за участие в търг.

Информация относно региона	
Регион, обслужван от ЗОУ <sup>(2)</sup>	
Вид маршрут	Дали този регион е отдалечен или развиващ се регион? Дали маршрутът е слаб маршрут, считан за жизненоважен за икономическото и социалното развитие на региона, обслужван от летището?
Обосновка, свързана с потребностите на региона <sup>(3)</sup>	
Информация за маршрута(ите)	
От кога са били наложени ЗОУ за маршрута <sup>(4)</sup> ?	
Общ пътничкопоток по маршрута през последните две години (изразен в брой пътници)	
Общ пътничкопоток <sup>(5)</sup> на обслужваните летища през последните две години	Летище на пристигане (обслужващо съответния регион)
	Летище на заминаване
Информация относно алтернативните въздухоплавателни услуги	
Алтернативни летища до летището на пристигане/заминаване летище <sup>(6)</sup>	

<sup>(1)</sup> РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1008/2008 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (преработен) (ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3).

<sup>(2)</sup> Моля, посочете конкретно градовете, които следва да се обслужват от маршрутите със ЗОУ.

<sup>(3)</sup> Моля, посочете причините, изброени в член 16, параграф 1 и параграф 3, буква а) от Регламент № 1008/2008, които обосновават необходимостта от налагане на ЗОУ.

<sup>(4)</sup> Моля, приложете текста на последното налагане или промяна на ЗОУ въз основа на Регламент № 1008/2008 или, ако е приложимо, на Регламент № 2408/92.

<sup>(5)</sup> Заминаващи и пристигащи пътници.

<sup>(6)</sup> Този списък следва да включва поне летищата, разположени в радиус от 150 км или в рамките на 90-минутни изохрони от града/градовете на съответния регион.

## Информация относно алтернативните въздухоплавателни услуги

Описание на алтернативните въздухоплавателни услуги (честота, разписания, междинни кацания, сезонен характер)	
Сравнение на времето за пътуване между въздухоплавателните услуги, обхванати от ЗОУ, и алтернативните услуги	
Заклучение относно липсата на реална алтернатива за пътниците	

## Информация относно алтернативните видове транспорт

Други налични видове транспорт (моля, отбележете)	Морски?		Железопътен?		Сухопътен?	
Описание на услугите, предлагани от алтернативните видове транспорт (честота, разписания, междинни спирки, сезонен характер)						
Сравнение на времето за пътуване между въздухоплавателните услуги, обхванати от ЗОУ, и алтернативните услуги						
Заклучение относно липсата на реална алтернатива за пътниците						

## Информация относно ЗОУ

Кратко представяне на ЗОУ по отношение на тарифите, разписанията, честотата и капацитета.	
Как са били установени тези аспекти на услугите?	

## Информация относно поканата за участие в търг

Посочете дали поканата за участие в търг се отнася до няколко маршрута поради причини, свързани с оперативната ефективност.	
Посочете дали поканата за участие в търга цели да се предоставят изключителни права без финансова компенсация. Ако отговорът е отрицателен, моля обяснете защо този вариант не е подходящ.	
Посочете дали е била предложена финансова компенсация и на каква стойност е била тя.	
Посочете как е била изчислена компенсацията, предложена чрез поканата за участие в търга и техническото задание.	

### Информация относно държавната помощ

Службите на Комисията биха желали да насочат вниманието на националните органи към факта, че спазването на изискванията на Регламент № 1008/2008 не засяга оценката за спазването на правилата за държавната помощ по отношение на евентуална финансова компенсация, предоставена съгласно член 17, параграф 8 от Регламент № 1008/2008 (вж. по-специално точка 68 от Съобщение на Комисията от 20 декември 2011 г. за прилагането на правилата на Европейския съюз към компенсацията, предоставена за предоставянето на услуги от общ икономически интерес<sup>(1)</sup>).

По-специално съответствието на тази компенсация с член 17, параграфи 3 и 8 и член 16, параграф 10 от Регламент № 1008/2008 не дава достатъчно основания да се приеме, че четирите кумулативни условия по делото *Altmark*<sup>(2)</sup> са изпълнени. В правомощията на националните органи е да преценят дали дадена компенсация, предоставена съгласно член 17, параграф 8 от Регламент № 1008/2008, отговаря на тези четири условия. Ако случаят не е такъв, въпросната компенсация представлява държавна помощ (счита се, че минималната помощ, определена в Регламент № 360/2012, не отговаря на всички критерии по член 107, параграф 1 от ДФЕС и следователно не подлежи на задължението за уведомяване, предвидено в член 108, параграф 3 от Договора<sup>(3)</sup>).

Такава държавна помощ може да бъде обявена за съвместима и освободена от задължението за уведомяване, ако са изпълнени критериите, предвидени в Решението на Комисията относно държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга<sup>(4)</sup>. В противен случай се прилага задължението за уведомяване, установено в член 108, параграф 3 от Договора. Компенсацията може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар въз основа на Рамката на Европейския съюз за държавна помощ под формата на компенсация за обществени услуги<sup>(5)</sup>. С цел да се ограничи броят на уведомяванията, държавите членки могат да изпращат уведомявания за схеми за помощ вместо за индивидуални мерки за помощ.

(1) ОВ С 8, 11.1.2012 г., стр. 4.

(2) Дело C-280/00, *Altmark Trans GmbH и Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, точки 87—93. Четирите условия са, както следва: 1. *Предприятието получател трябва да бъде действително натоварено с изпълнението на задължения за извършване на обществена услуга и тези задължения трябва да бъдат ясно определени.* 2. *Параметрите, въз основа на които се изчислява компенсацията, трябва да са установени предварително по обективен и прозрачен начин, за да не се допусне предоставянето на икономическо предимство за предприятието получател, което да го постави в по-благоприятно положение спрямо предприятията конкуренти.* 3. *Компенсацията не може да надхвърля необходимото за покриване изцяло или отчасти на разходите, направени при изпълнението на задълженията за обществена услуга, като се имат предвид свързаните с тях приходи, както и разумна печалба за изпълнението на тези задължения.* 4. *Ако предприятието — носител на задължения за обществени услуги, не е определено, в конкретен случай, чрез процедура по възлагане на обществени поръчки, която създава условия за избор на кандидата, способен да предостави тези услуги при най-ниски разходи за съответната общност, нивото на компенсация трябва да бъде определено въз основа на анализ на разходите, които едно типично предприятие, добре управлявано и осигурено с необходимите транспортни средства за изпълнение на необходимите изисквания на обществената услуга, би направило при изпълнение на тези задължения, като се отчитат съответните приходи и една разумна печалба за изпълнение на задълженията.*

(3) Регламент (ЕС) № 360/2012 на Комисията от 25 април 2012 г. относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към минималната помощ (*de minimis*) за предприятия, предоставящи услуги от общ икономически интерес (ОВ L 114, 26.4.2012 г., стр. 8).

(4) Решение на Комисията от 20 декември 2011 г. относно прилагането на член 106, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз за държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес (ОВ L 7, 11.1.2012 г., стр. 3). То касае например маршрути до острови, за които годишният пътникопоток през предшествашите две финансови години не надхвърля 300 000 пътници.

(5) ОВ С 8, 11.1.2012 г., стр. 15.



## ПРИЛОЖЕНИЕ II

**Извадка от разпоредбите относно ЗОУ в Регламент № 1008/2008****Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 година относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (преработен)**

Съображения 11—12 и членове 16—18:

като имат предвид, че:

- (11) За да се отчетат специалните характеристики и затрудненията при крайно отдалечени региони, по-специално тяхната отдалеченост, островен характер и малка площ, както и необходимостта от нормална връзка между тях и централните региони на Общността, биха били оправдани специални договорености относно правилата за срока на действие на договорите за задължения за предоставяне на обществена услуга по въздушни маршрути до тези региони.
- (12) Условиата, при които могат да бъдат наложени задължения за предоставяне на обществена услуга, следва да се определят ясно по недвусмислен начин, а свързаните с тях тръжни процедури следва да дават възможност за участие в търга на достатъчен брой кандидати. Комисията следва да може да получи толкова информация, колкото е необходима, за да бъде в състояние да направи оценка на икономическите основания за задълженията по предоставяне на обществена услуга в отделните случаи.

## Член 16

**Общи принципи на задълженията за предоставяне на обществена услуга**

1. След консултации с останалите заинтересовани държави членки и след като е уведомила Комисията, съответните летища и въздушните превозвачи, които обслужват маршрута, държава членка може да наложи задължение за предоставяне на обществена услуга за осигуряване на редовна въздушна линия между летище в Общността и летище, което обслужва отдалечен и развиващ се регион на нейна територия, или по отношение на слаб маршрут до кое да е летище на нейна територия, като всеки такъв маршрут се счита за жизненоважен за икономическото и социално развитие на региона, който се обслужва от летището. Задължението се налага единствено до степен, необходима за да се осигури по този маршрут на минимално осигуряване на редовни въздушни линии, отговарящи на определени стандарти за непрекъснатост, редовност, ценообразуване или минимален капацитет, които въздушните превозвачи не биха възприели, ако вземаха под внимание единствено собствените си търговски интереси.

Фиксираните стандарти, наложени за маршрута, който е предмет на това задължение за предоставяне на обществена услуга, се определят по прозрачен и недискриминационен начин.

2. В случаите, когато други транспортни средства не могат да осигурят непрекъснато обслужване с честота най-малко два пъти дневно, заинтересованите държави членки могат да включат в задължението за предоставяне на обществена услуга изискването всеки въздушен превозвач от Общността, който има намерение да обслужва въздушен маршрут, да даде гаранции, че ще обслужва маршрута за определен период от време, който подлежи на определяне, в съответствие с другите условия на задължението за предоставяне на обществена услуга.

3. Необходимостта и адекватността на предвидено задължение за предоставяне на обществена услуга се оценяват от държавите членки, които вземат предвид:

- а) пропорционалността между предвиденото задължение и потребностите от икономическо развитие в съответния регион;
- б) възможността да се прибегне до други транспортни средства и способността на тези средства да отговорят на разглежданите транспортни нужди, по-специално когато съществуващите железопътни услуги обслужват предвидения маршрут с продължителност на пътуването по-малко от три часа достатъчно редовно, при подходящи връзки и разписание;
- в) въздухоплавателните тарифи и условията, които могат да бъдат предложени на потребителите;
- г) комбинирания ефект от всички въздушни превозвачи, обслужващи или имащи намерение да обслужват маршрута.

4. Когато държава членка желае да наложи задължение за предоставяне на обществена услуга, тя съобщава на Комисията, на останалите заинтересовани държави членки, на съответните летища и на въздушните превозвачи, обслужващи въпросния маршрут, текста на задължението за предоставяне на обществена услуга, което възнамерява да наложи.

Комисията публикува информационно известие в *Официален вестник на Европейския съюз*, в което:

- а) се определят двете летища, които въпросният маршрут свързва, както и възможната(ите) междинна(и) спирка(и) за кацане,
- б) се посочва датата на влизане в сила на задължението за предоставяне на обществена услуга; и

в) се указва пълният адрес, на който съответната държава членка трябва незабавно и безплатно да изпрати текста и съответната информация и/или документация, свързана със задължението за обществена услуга.

5. Независимо от разпоредбите на параграф 4, по отношение на маршрути, при които броят на пътниците, които се очаква да използват въздухоплавателната услуга, не надвишава 10 000 пътници годишно, информационното известие относно задължението за предоставяне на обществена услуга се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз* или в държавния вестник на съответната държава членка.

6. Датата на влизане в сила на задължението за предоставяне на обществена услуга не предшества датата на публикуване на информационното известие, посочено в параграф 4, втора алинея.

7. Когато в съответствие с параграфи 1 и 2 бъде наложено задължение за предоставяне на обществена услуга, въздушен превозвач от Общността може да предлага продажба само на места, при положение че обслужването на въпросната въздухоплавателна услуга отговаря на всички изисквания по задължението за предоставяне на обществена услуга. При това положение тази въздухоплавателна услуга се счита за редовна въздушна линия.

8. Когато бъде наложено задължение за предоставяне на обществена услуга в съответствие с параграфи 1 и 2, всеки друг въздушен превозвач от Общността може по всяко време да получи разрешение да започне обслужване на редовна въздушна линия, като изпълнява всички изисквания по задължението за предоставяне на обществена услуга, включително периода на дейност, който може да се изисква в съответствие с параграф 2.

9. Независимо от параграф 8, ако нито един въздушен превозвач от Общността не е започнал или не може да покаже, че му предстои да започне обслужване на редовна въздушна линия по даден маршрут в съответствие със задължението за предоставяне на обществена услуга, което е било наложено за този маршрут, заинтересованата държава членка може да ограничи достъпа до обслужване на редовна въздушна линия по този маршрут само до един въздушен превозвач от Общността за срок до четири години, след изтичане на който положението се преразглежда.

Този срок може да достигне пет години, ако бъде наложено задължение за предоставяне на обществена услуга по маршрут до летище, обслужващо крайно отдалечен регион, посочен в член 299, параграф 2 от Договора.

10. Правото да обслужват линиите, посочени в параграф 9, се предоставя чрез обществен търг в съответствие с член 17, самостоятелно или — в случаите, когато това е оправдано от съображения за оперативна ефективност — за група от маршрути, на всеки въздушен превозвач от Общността, който има право да обслужва такива въздушни линии. От съображения за административна ефективност държава членка може да издаде едно обявление за търг, което обхваща различни маршрути.

11. Задължението за предоставяне на обществена услуга се счита за просрочено, ако по маршрута, предмет на това задължение, не са обслужвани редовни въздушни линии в продължение на 12 месеца.

12. В случай на внезапно прекъсване на обслужването от въздушния превозвач от Общността, избран в съответствие с член 17, заинтересованата държава членка може, в случай на неотложна необходимост, да избере по взаимно споразумение различен въздушен превозвач от Общността, който да изпълнява задължението за предоставяне на обществена услуга за срок до седем месеца, без възможност за удължаване, при следните условия:

- а) всяка компенсация, изплатена от държавата членка, се извършва в съответствие с член 17, параграф 8;
- б) подборът се прави сред въздушни превозвачи от Общността в съответствие с принципите на прозрачност и недопускане на дискриминация;
- в) организира се нова тръжна процедура.

Комисията и заинтересованата(ите) държава(и) членка(и) се уведомяват незабавно за неотложната процедура и причините, за да се прибегне до нея. По искане от страна на държава(и) членка(и) или по своя инициатива, Комисията може в съответствие с процедурата, посочена в член 25, параграф 2, да спре процедурата, ако след извършването на оценка смята, че тя не отговаря на изискванията на настоящия параграф или че противоречи по друг начин на правото на Общността.

#### Член 17

##### Публична тръжна процедура за възлагане на задължение за обществена услуга

1. Публичният търг, необходим съгласно член 16, параграф 10, се провежда съгласно процедурата, установена в параграфи 2—10 от настоящия член.
2. Заинтересованата държава членка съобщава на Комисията пълния текст на поканата за участие в търг с изключение на случаите, при които в съответствие с член 16, параграф 5 задължението за предоставяне на обществена услуга е оповестено чрез публикуване на известие в националния държавен вестник. В този случай информацията за търга също се публикува в националния държавен вестник.
3. Поканата за търг и последващият договор включват, *inter alia*, следните елементи:
  - а) стандартите, изискващи се по задължението за предоставяне на обществена услуга;
  - б) правилата, отнасящи се до поправки и прекратяване на договора, по-специално за да се вземат под внимание непредвидени промени;
  - в) срока на действие на договора;

- г) санкции при неспазване на договора;
- д) обективни и прозрачни параметри, въз основа на които се изчислява компенсацията за освобождаване от задължението за обществена услуга, ако има такава.
4. Комисията оповестява поканата за участие в търг чрез информационно известие, публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз*. Крайният срок за подаване на тръжни оферти не може да е по-рано от два месеца след датата на публикуване на това информационно известие. В случай че търгът се отнася за маршрутите, до които достъпът вече е ограничен до един превозвач в съответствие с член 16, параграф 9, поканата за участие в търг ще се публикува най-малко шест месеца преди началото на новата концесия, с цел да се оцени продължаващата необходимост от ограничен достъп.
5. Информационното известие съдържа следната информация:
- а) заинтересованата(ите) държава(и) членка(и);
- б) съответния въздушен маршрут;
- в) срок на действие на договора;
- г) пълния адрес, на който заинтересованата държава членка изпраща текста на поканата за участие в търг и съответната информация и/или документация, свързана с публичния търг и със задължението за предоставяне на обществена услуга;
- д) крайния срок за представяне на тръжни оферти.
6. Заинтересованата(ите) държава(и) членка(и) незабавно и безплатно съобщава(т) съответната информация и документация, които се изискват от страна, проявяваща интерес към публичния търг.
7. Изборът между представените оферти се прави възможно най-бързо, като се вземе под внимание адекватността на услугата, включително цените и условията, които могат да бъдат предложени на потребителите, както и стойността на компенсацията, която се изисква от заинтересованата(ите) държава(и) членка(и), ако има такава.
8. Заинтересована държава членка може да изплати компенсация на въздушен превозвач, който е бил избран съгласно параграф 7, за спазването на стандартите, изисквани по задължението за предоставяне на обществена услуга, което е наложено съгласно член 16. Тази компенсация не може да надвишава стойността, необходима за покриване на нетните разходи, възникнали във връзка с изпълнението на всяко задължение за обществена услуга, като се отчитат свързаните с него счетоводни приходи, които остават на въздушния превозвач, както и разумна печалба.
9. Комисията се информира незабавно в писмен вид за резултатите от публичния търг и за избора от държавата членка, включително за следната информация:
- а) брой, наименование и корпоративна информация за участниците в търга;
- б) оперативна информация, съдържаща се в офертите;
- в) искана компенсация в офертите;
- г) наименование на избрания участник в търга.
10. По искане от страна на държава членка или по своя инициатива Комисията може да поиска от държавите членки да предадат в срок от един месец всички съответни документи, свързани с избора на въздушен превозвач за изпълнение на задължение за обществена услуга. В случай че необходимите документи не се предадат в указания срок, Комисията може да реши да спре поканата за участие в търг в съответствие с процедурата, посочена в член 25, параграф 2.

#### Член 18

#### Проверка на задължението за предоставяне на обществена услуга

1. Държавите членки предприемат всички необходими мерки, за да гарантират, че всяко решение, взето съгласно членове 16 и 17, може да бъде ефективно преразгледано, и по-специално, колкото е възможно по-бързо, на основание на това, че такива решения са нарушили правото на Общността или националните разпоредби за прилагане на правото на Общността.

По-специално, по искане от страна на държава членка или по своя инициатива, Комисията може да поиска държавата членка да предаде в срок от два месеца:

- а) документ, обосноваващ необходимостта от задължение за предоставяне на обществена услуга, и неговото съответствие с критериите, посочени в член 16;
- б) анализ на икономиката в региона;
- в) анализ на пропорционалността между предвижданите задължения и целите за икономическо развитие;
- г) анализ на съществуващите въздухоплавателни услуги, ако има такива, както и на другите налични видове транспорт, които могат да се считат за заместител на предвиденото налагане на задължение.

2. По искане на държава членка, която смята, че разработването на маршрут ненужно се ограничава по смисъла на членове 16 и 17, или по своя инициатива Комисията провежда разследване и в рамките на шест месеца от получаване на искането и в съответствие с процедурата, посочена в член 25, параграф 2, взема решение въз основа на всички съответни фактори относно това, дали членове 16 и 17 да продължат да се прилагат по отношение на въпросния маршрут.

---