



## Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (втори състав)

27 февруари 2019 година \*

„Преюдициално запитване — Свобода на установяване — Регламент (ЕО) № 1008/2008 — Въздушен превозвач — Процедура по повторна приватизация — Продажба на акции, представляващи до 61 % от капитала на дружеството — Условия — Задължение за запазване на седалището и действителното управление в държава членка — Задължения за предоставяне на обществена услуга — Задължение за запазване и развитие на съществуващия оперативен център (хъб)“

По дело C-563/17,

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Supremo Tribunal Administrativo (Върховен административен съд, Португалия) с акт от 20 юни 2017 г., постъпил в Съда на 25 септември 2017 г., в рамките на производство по дело

**Associação Peço a Palavra,**

**João Carlos Constantino Pereira Osório,**

**Maria Clara Marques Pires Sarmento Franco,**

**Sofia da Silva Santos Arauz,**

**Maria João Galhardas Fitas**

срещу

**Conselho de Ministros,**

в присъствието на:

**Parública — Participações Públicas SGPS SA,**

**TAP — Transportes Aéreos Portugueses SGPS SA,**

СЪДЪТ (втори състав),

състоящ се от: К. Lenaerts, председател на Съда, изпълняващ функцията на председател на втори състав, А. Prechal (докладчик) и С. Toader, А. Rosas и М. Pešič, съдии,

генерален адвокат: М. Campos Sánchez-Bordona,

секретар: М. Ferreira, главен администратор,

\* Език на производството: португалски.

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 13 септември 2018 г.,

като има предвид становищата, представени:

- за Parública — Participações Públicas SGPS SA, от M. Mendes Pereira, advogado,
- за португалското правителство, от L. Inez Fernandes, M. Figueiredo и A. Duarte de Almeida, в качеството на представители,
- за италианското правителство, от G. Palmieri, в качеството на представител, подпомагана от P. Gentili, avvocato dello Stato,
- за нидерландското правителство, от M.K. Bulterman и J. Langer, в качеството на представители,
- за Европейската комисия, от P. Costa de Oliveira, L. Malferrari и K. Simonsson, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 21 ноември 2018 г.,

постанови настоящото

### Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на членове 49, 54, 56 и 57 ДФЕС, както и на членове 2, 16 и 17 от Директива 2006/123/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 декември 2006 година относно услугите на вътрешния пазар (ОВ L 376, 2006 г., стр. 36; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 58, стр. 50).
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между Associação Peço a Palavra („Асоциация „Искам думата“), сдружение с нестопанска цел, учредено по португалското право, както и четири физически лица с португалско гражданство (наричани по-нататък заедно „APP и др.“) и Conselho de Ministros (Министерски съвет, Португалия) по повод действителността на решение за определяне на условия, съдържащи се в техническа спецификация и приложими към процедурата по непряка повторна приватизация на TAP — Transportes Aéreos Portugueses SA (наричана по-нататък „TAP“).

### Правна уредба

#### *Правото на Съюза*

#### *Директива 2006/123*

- 3 Съгласно съображение 21 от Директива 2006/123 „[т]ранспортните услуги, включително градски транспорт, таксите и линейки, а също така и пристанищните услуги следва да бъдат изключени от обхвата на [тази] директива“.

- 4 От член 2, параграф 2, буква г) от тази директива следва, че тя не се прилага за услуги в областта на транспорта, включително пристанищни услуги, попадащи в обхвата на дял V, част трета от ДЕО, понастоящем дял VI, част трета от ДФЕС.
- 5 Глава IV от посочената директива, озаглавена „Свободно движение на услуги“, съдържа член 16, който определя изискванията във връзка с предоставянето на услуги в държава членка, различна от тази, в която е установен доставчикът, а член 17 изброява дерогациите от това право.

*Регламент (ЕО) № 1008/2008*

- 6 Съображения 10—12 от 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 (ОВ L 293, 2008 г., стр. 3) гласят:

„(10) За да бъде завършен вътрешният авиационен пазар, следва да бъдат отменени все още съществуващите ограничения, прилагани между държавите членки, като например ограничения за съвместното използване на кодове по въздушни маршрути до трети страни, или по отношение на ценообразуването по въздушни маршрути до трети страни с междинно кацане в друга държава членка [...].

(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) Условието, 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“.

- 7 Член 2 от същия регламент, озаглавен „Определения“, гласи:

„За целите на настоящия регламент:

„1) „оперативен лиценз“ означава разрешително, издадено от компетентния лицензиращ орган на предприятие, което му позволява да извършва въздухоплавателни услуги, посочени в оперативния лиценз;

[...]

8) „свидетелство за авиационен оператор (АОС)“ означава свидетелство, предоставено на предприятие, което удостоверява, че операторът притежава професионалните способности и организация, за да осигури безопасността на дейностите, посочени в свидетелството, съгласно приложимите съответни разпоредби на общностното или националното законодателство;

- 9) „ефективен контрол“ означава отношение, установено в резултат на упражняване на права, въз основа на договори или по друг начин, които поотделно или заедно, и с оглед на съществуващите фактически обстоятелства или приложимото право, дават възможност за пряко или непряко упражняване на решаващо влияние върху определено предприятие, по-специално чрез:
- а) право на ползване на всички или част от активите на предприятието;
  - б) права или договори, с които се предоставя решаващо влияние върху състава, гласуването или решенията на органите на предприятието или които по друг начин предоставят решаващо влияние върху управлението на дейността на предприятието;
- 10) „въздушен превозвач“ означава предприятие с валиден оперативен лиценз или еквивалентен документ;
- 11) „въздушен превозвач от Общността“ означава въздушен превозвач с валиден оперативен лиценз, предоставен от компетентен лицензиращ орган в съответствие с глава II;
- [...]
- 14) „право на въздушно движение“ означава правото да се извършва въздухоплавателна услуга между две летища в Общността;
- [...]
- 26) „основно място на стопанска дейност“ означава мястото на централата или седалището на въздушен превозвач от Общността в държава членка, откъдето се упражняват основните финансови функции и оперативен контрол на въздушния превозвач от Общността, включително постоянното управление на летателната годност“.
- 8 Глава II от Регламент № 1008/2008, озаглавена „Оперативен лиценз“, съдържа член 4, който гласи:
- „Оперативен лиценз се предоставя на дадено предприятие от компетентния лицензиращ орган в държава членка, при условие че:
- а) основното му място на дейност се намира в същата държава членка;
  - б) предприятието притежава валидно свидетелство за авиационен оператор, издадено от национален орган на същата държава членка, чийто компетентен лицензиращ орган отговоря за предоставянето, отказа, отнемането или спирането на действието на оперативния лиценз на въздушния превозвач от Общността;
- [...]
- е) държави членки и/или граждани на държави членки притежават повече от 50 % от предприятието и имат ефективен контрол над него — пряко или косвено, чрез едно или повече междинни предприятия, [освен ако не е предвидено друго] в споразумение с трета държава, по което Общността е страна;
- [...]“.
- 9 Член 8, параграфи 1, 5 и 7 от Регламент № 1008/2008 предвижда:
- „1. Оперативният лиценз поражда действие, докато въздушният превозвач от Общността изпълнява изискванията от настоящата глава.

Въздушният превозвач от Общността [трябва да може] при поискване от страна на компетентния лицензиращ орган, да докаже по всяко време, че спазва всички изисквания от настоящата глава.

[...]

5. Въздушният превозвач от Общността уведомява компетентния лицензиращ орган:

[...]

б) предварително — за всяко намерение за сливане или поглъщане;

[...]

7. По отношение на лицензирани от него въздушни превозвачи от Общността компетентният лицензиращ орган решава дали оперативният лиценз се представя отново за одобрение в случай на промяна в един или повече елементи, оказващи влияние върху правното положение на въздушен превозвач от Общността, и по-специално в случай на сливане или на поглъщане.

[...]“.

10 Глава III от Регламент № 1008/2008, озаглавена „Достъп до маршрути“, съдържа член 15, който гласи:

„1. Въздушните превозвачи от Общността имат право да предоставят вътрешнообщностни въздухоплавателни услуги.

2. Държавите членки не подлагат предоставянето на вътрешнообщностни въздухоплавателни услуги от въздушен превозвач от Общността на изискване за разрешително или разрешение. Държавите членки не изискват от въздушните превозвачи от Общността да представят документи или информация, които вече са предали на компетентния лицензиращ орган, при условие че съответната информация може да бъде получена от компетентния лицензиращ орган в разумен срок.

[...]“.

11 Член 15, параграфи 4 и 5 от посочения регламент определят правилата в областта на споразуменията за съвместно използване на кодове, които въздушните превозвачи от Общността могат да сключат.

12 Член 16 от Регламент № 1008/2008, озаглавен „Общи принципи на задълженията за предоставяне на обществена услуга“, също съдържащ се в глава III от този регламент, гласи в параграфи 1 и 4:

„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.

[...]

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“.

### **Португалското право**

13 С декрет-закон № 181-А/2014 от 24 декември 2014 г. (Diário da República, 1-ва серия, бр. 248 от 24 декември 2014 г.) Министерският съвет определя процедура по повторна приватизация на ТАР, която по-специално се състои в пряка продажба, наречена „референтна“, съставляваща до 61 % от акциите на дружеството майка на ТАР, холдинговото дружество ТАР — Transportes Aéreos Portugueses SGPS SA (наричано по-нататък „ТАР SGPS“).

14 В съображенията към посочения декрет-закон се посочва по-специално:

„[С]тава въпрос за дружество, което е тясно свързано със страната, и тази връзка трябва да бъде запазена, поради което е важно да се даде предимство на запазването на типичната му характеристика на „национална авиокомпания“. Правителството счита, че процедурата по повторна приватизация на ТАР трябва да зачита стратегическото значение на „национален хъб“ в качеството му на основно звено в отношенията между Европа, Африка и Латинска Америка, от което въздушните операции на ТАР са първостепенен елемент, предвид също така на значението на вътрешните връзки, по-специално връзките между континенталната част от територията и островите, които са от основно значение за насърчаването на териториалното и социалното сближаване и икономическото развитие“.

15 Член 4, параграф 3 от Декрет-закон № 181-А/2014 изброява някои критерии за подбор на намеренията за покупка с оглед допускане на потенциалните купувачи до участие в следващите етапи от процедурата за пряка продажба и избор на офертите. Посоченият член предвижда, че останалите подходящи специфични условия ще бъдат определени с решение на Министерския съвет.

16 Съгласно член 8 от посочения декрет-закон, озаглавен „Правна уредба“:

„1. Окончателните и конкретни условия на предстоящите операции в рамките на повторната приватизация на TAP SGPS и упражняването на правомощията, предоставени на Министерския съвет съгласно настоящия декрет, се определят с приемане на една или няколко резолюции.

2. Що се отнася до пряката референтна продажба, Министерският съветът е компетентен по-специално:

a) да одобри спецификациите, определящи специфичните условия на тези операции, и да постави в режим неналичност придобитите и записани акции;

[...]“.

17 На основание член 8 от Декрет-закон № 181-A/2014, на 15 януари 2015 г. Министерският съвет приема решение № 4-A/2015 (Diário da República, 1-ва серия, бр. 13, 20 януари 2015 г.), съдържащо по-специално Техническа спецификация за директна референтна продажба, възпроизведена в приложение I към посоченото решение и неразделна част от него (наричана по-нататък „Техническата спецификация“).

18 Член 1 от Техническата спецификация, озаглавен „Предмет“, гласи:

„1. В [...] Техническата спецификация се уреждат редът и условията за пряка продажба на акции от капитала на дружеството [TAP SGPS], която следва да бъде осъществена в процедура по непряка повторна приватизация на капитала на дружеството [TAP] [...].

2. Пряката продажба включва прехвърляне чрез индивидуално договаряне на един или повече неделими дялове от капитала на [TAP SGPS] на един или няколко национални или чуждестранни инвеститори, индивидуално или в обединение.

3. Пряката продажба на акции, посочени в предходния параграф, се сключва с един или няколко оференти, подбрани като купувачи на акциите, предмет на пряка продажба.

4. В рамките на пряката продажба акциите, които следва да бъдат придобити от подбрани оферент или оференти, се прехвърлят от PARPÚBLICA — Participações Públicas SGPS SA“.

19 Съгласно член 5 от Техническата спецификация, озаглавена „Критерии за подбор“:

„Критериите за подбор на едно или няколко образувания, участващи в придобиването на акциите, посочени в член 1, параграф 2, са следните:

a) принос за засилването на финансово-икономическия капацитет на [TAP SGPS] и на [TAP], както и структурата на капитала му [...], така че да допринесе за устойчивостта и валоризацията на предприятията и разрастване на дейността им, както и за запазване на стойността и относителната тежест на остатъчния капитал, притежаван от държавата, и стойността на опцията за продажба;

[...]

c) представяне и гаранция за изпълнение на подходящ и последователен стратегически проект, отчитащ запазването и насърчаването на развитието на [TAP] във връзка с изпълнението на целите, очертани от правителството в процедурата по повторна приватизация, насърчаване на засилването на конкурентното положение на дружеството като оператор във въздушния превоз в глобален мащаб на съществуващите и новите пазари, поддържане на репутацията,

търговската идентичност и автономията на групата TAP, по-специално запазвайки марката TAP и връзката ѝ с Португалия и гарантирайки, че седалището и действителното управление на групата TAP ще продължат да се намират в Португалия, принос за запазването и разработването на оперативните и търговските качества на групата TAP и за валоризацията и развитието на човешките ресурси;

- d) капацитет за гарантиране на точното и качествено изпълнение на задълженията за обществена услуга, възложени на [TAP], включително въздушните връзки между основните национални летища и летищата на автономните области, когато е приложимо, както и приемствеността и укрепването на необходимите маршрути за автономните области, диаспората и страните и общностите, в които се говори португалски или този език е официален;
- e) принос за растежа на националната икономика, включително що се отнася до запазването и развитието на съществуващия национален хъб като платформа с ключово стратегическо значение в отношенията между Европа, Африка и Латинска Америка;

[...]“.

- 20 С Решение № 32-A/2015 от 21 май 2015 г. (Diário da República, 1-ва серия, бр. 98 от 21 май 2015 г.) Министерският съвет приема в края на първия етап на процедурата по повторна приватизация, че една оферта за покупка трябва да се отхвърли, тъй като не отговаря на всички условия, предвидени в Техническата спецификация, и че двама други оференти, чиято оферта по същество е равностойна, трябва да бъдат поканени да участват в етапа на договаряне, втория етап от процедурата по повторна приватизация.
- 21 С Решение № 38-A/2015 от 11 юни 2015 г. (Diário da República, 1-ва серия, бр. 113 от 12 юни 2015 г.) няколко дружества, принадлежащи към групата Gateway, са избрани за закупуване на акции, представляващи 61 % от капитала на TAP SGPS. Подобрената обвързваща оферта, подадена от тези дружества, е отчетена като по-добра по отношение на изпълнението на критериите за подбор, определени в член 5 от Техническата спецификация, що се отнася по-специално до приноса за засилване на икономическия и финансов капацитет на групата TAP.
- 22 На 24 юни 2015 г. е подписан договор, с който Parública — Participações Públicas SGPS SA (наричана по-нататък „Parública“) приема да продаде 61 % от капитала на дружеството TAP SGPS на дружества от групата Gateway за цена от 10 милиона евро. Тази продажба е подчинена на определени условия, които трябва да са изпълнени не по-късно от 24 юни 2016 г.
- 23 С Решение № 30/2016 от 19 май 2016 г. (Diário da República, 1-ва серия, бр. 99 от 23 май 2016 г.) Министерският съвет взе под внимание меморандума за разбирателство, подписан на 6 февруари 2016 г. между португалската държава и Atlantic Gateway SGPS Lda за предефиниране на реда и условията на дяловото участие на португалската държава в акционерната структура на TAP SGPS. Чрез това споразумение първото дружество се съгласява да продаде повторно на Parública необходимия брой акции, за да може португалската държава да притежава 50 % от дружествения капитал на TAP SGPS.
- 24 Като последица от това споразумение дружествата от групата Gateway и португалската държава притежават съответно 45 % и 50 % от капитала на TAP SGPS, а останалите 5 % са собственост на служителите на групата TAP.



## Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

- 25 АРР и др. подават жалба пред запитващата юрисдикция, Supremo Tribunal Administrativo (Върховен административен съд, Португалия), като искат да се установи недействителността или да се отмени Решение № 4-A/2015 на Министерския съвет от 15 януари 2015 г. в частта, съдържаща Техническата спецификация на пряката референтна продажба на акции, съставляващи до 61 % от дружествения капитал на TAP SGPS.
- 26 За целта АРР и др. поддържат, на първо място, че член 5, буква с) от Техническата спецификация, доколкото съдържа изискване за запазване на седалището и действителното управление на групата TAP в Португалия, нарушава членове 49 ДФЕС и 54 ДФЕС, на следващо място, че член 5, буква d) от Техническата спецификация, доколкото задължава купувача на акциите да спазва задълженията за предоставяне на обществена услуга, нарушава членове 56 ДФЕС и 57 ДФЕС, както и членове 16 и 17 от Директива 2006/123 и на последно място, че член 5, буква е) от Техническата спецификация, доколкото изисква запазването и развитието на съществуващия национален оперативен център (хъб), противоречи на членове 56 ДФЕС и 57 ДФЕС, както и на членове 16 и 17 от посочената директива.
- 27 При тези обстоятелства Supremo Tribunal Administrativo (Върховен административен съд) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:
- 1) Недопустимо ли е съгласно правото на Съюза, по-специално съгласно членове 49 ДФЕС и 54 ДФЕС и съдържащите се в тях принципи в рамките на процедура по непряка повторна приватизация на дружество с публичен капитал, с предмет на дейност въздушен транспорт, в документите, свързани с тази процедура, да е включено изискване за запазване на седалището и действителното управление на това дружество в държавата членка, в която е учредено, като критерий за подбор на намеренията за придобиване от потенциални инвеститори и за избор на оферти, които водят до възлагане?
  - 2) Недопустимо ли е съгласно правото на Съюза, по-специално членове 56 ДФЕС и 57 ДФЕС и съдържащите се в тях принципи, и по-конкретно принципите за недопускане на дискриминация, пропорционалност и необходимост, в рамките на процедура по непряка повторна приватизация на капитала на дружество, в документите, които уреждат тази процедура, да е включено изискване за изпълнение на задължение за обществена услуга от страна на приобретателя като критерий за подбор на намеренията за придобиване от потенциални инвеститори и за избор на оферти за възлагане?
  - 3) Недопустимо ли е съгласно правото на Съюза, по-специално съгласно членове 56 ДФЕС и 57 ДФЕС и съдържащите се в тях принципи в рамките на процедура по непряка повторна приватизация на капитала на дружеството в документите, свързани с тази процедура, да е включено изискване за запазване и развитие на съществуващия национален хъб от страна на приобретателя като критерий за подбор на намеренията за придобиване от потенциални инвеститори и за избор на оферти за възлагане?
  - 4) Следва ли осъществяваната дейност от дружеството, чийто капитал е предмет на процедура по повторна приватизация, да се разглежда като услуга, предоставяна на вътрешния пазар, спрямо която се прилагат разпоредбите на Директива 2006/123/ЕО, доколкото е налице изключението по член 2, параграф 2, буква г) от посочената директива във връзка с услугите в областта на транспорта, и вследствие на това прилага ли се посочената директива спрямо въпросната процедура?
  - 5) При положителен отговор на въпрос 4 недопустимо ли е съгласно разпоредбите на членове 16 и 17 от посочената директива в рамките на процедура по непряка повторна приватизация на капитала на дружеството в документите, свързани с тази процедура, да е

включено изискване за изпълнение на задължение за обществена услуга от страна на приобретателя като критерий за подбор на намеренията за придобиване от потенциални инвеститори и за избор на оферти за възлагане?

- б) При положителен отговор на въпрос 4 недопустимо ли е съгласно разпоредбите на членове 16 и 17 от посочената директива в рамките на процедура по непряка повторна приватизация на капитала на дружеството в документите, свързани с тази процедура, да е включено изискване за запазване и развитие на съществуващия национален хъб от страна на приобретателя като критерий за подбор на намеренията за придобиване от потенциални инвеститори и за избор на оферти за възлагане?“.

## **По преюдициалните въпроси**

### *По въпроси от четвърти до шести*

- 28 С четвъртия до шестия си въпрос, които следва да бъдат разгледани заедно и на първо място, запитващата юрисдикция изпитва съмнения, като визира развиваната от ТАР дейност в областта на услугите за въздушен превоз, във връзка с относимостта на Директива 2006/123 към отговора, който следва да се даде на поставените въпроси, доколкото те се отнасят до съответствието с правото на Съюза на задълженията за предоставяне на обществена услуга и задължението за запазване и развитие на съществуващия национален оперативен център (хъб), наложени в рамките на процедурата по непряка повторна приватизация на това предприятие.
- 29 В това отношение следва да се установи, че услуга в областта на въздушния превоз като основната дейност на ТАР трябва да се квалифицира като „услуга в областта на транспорта“ по смисъла на член 2, параграф 2, буква г) във връзка със съображение 21 от Директива 2006/123, към която посочената директива не се прилага (вж. в този смисъл решение от 20 декември 2017 г., Asociación Profesional Elite Taxi, С-434/15, ЕУ:С:2017:981, т. 36).
- 30 Тази квалификация се подкрепя от практиката на Съда, съгласно която понятието „услуга в областта на транспорта“ обхваща не само транспортните услуги като такива, но и всяка услуга, неразривно свързана с физическо действие на придвижване чрез превозно средство на хора или стоки от едно място на друго (решение от 20 декември 2017 г., Asociación Profesional Elite Taxi, С-434/15, ЕУ:С:2017:981, т. 41 и цитираната съдебна практика).
- 31 Следователно не е необходимо да се разглеждат петият и шестият преюдициален въпрос, които по-специално се отнасят до съвместимостта с членове 16 и 17 от Директива 2006/123 на условията, определени в Техническата спецификация, които в рамките на продължаването на дейността по въздушен превоз на ТАР след повторната приватизация на това дружество, налагат определени задължения, свързани със задълженията за предоставяне на обществена услуга, както и запазване и развитие на националния оперативен център (хъб) на това дружество.
- 32 От друга страна, доколкото от всички предоставени от националната юрисдикция данни Съдът може да извлече нормите и принципите на правото на Съюза, които изискват тълкуване предвид предмета на спора в главното производство (решение от 16 юли 2015 г., Abscur, С-544/13 и С-545/13, ЕУ:С:2015:481, т. 34), следва да се отбележи, че за целите на разглеждането на съвместимостта с правото на Съюза на определените в Техническата спецификация условия Регламент № 1008/2008 в частта, в която установява общи правила за експлоатиране на въздухоплавателни услуги в Съюза, може да бъде от значение.

- 33 С оглед на гореизложените съображения на четвъртия въпрос, следва да се отговори, че Директива 2006/123 трябва да се тълкува в смисъл, че тя е ирелевантна за целите на разглеждането на съответствието с правото на Съюза на някои изисквания относно дейностите, осъществявани от дружество за въздушен транспорт, наложени на купувача на квалифицирано участие в капитала на това дружество, по-специално на изискването купувачът да изпълнява задължения за предоставяне на обществена услуга, както и да запази и развива националния оперативен център (хъб) на това дружество.

### ***По първия до третия въпрос***

#### *Предварителни бележки*

- 34 С първия до третия си въпрос, които следва да бъдат разгледани заедно и на второ място, запитващата юрисдикция по същество изпитва съмнения относно съвместимостта с основните свободи, гарантирани от Договорите на определени „критерии“, посочени в Техническата спецификация за избор на купувача на дялово участие, съставляващо до 61 % от капитала на холдингово дружество, в рамките на процедурата по повторна приватизация на дъщерното му дружество, извършващо дейност в областта на въздушния превоз, по-специално изискванията относно задължения за предоставяне на обществена услуга, наложени на това дъщерно дружество, за запазване на седалището и ефективното управление на групата, към която принадлежат тези дружества в съответната държава членка, както и за запазването и развитието на съществуващия национален оперативен център (хъб).
- 35 В това отношение в самото начало следва да се отбележи, че в писменото си становище, както и в съдебното заседание *Parública*, дружество на публичното право, прехвърлило дяла си и притежаващо запазеното участие на португалската държава, поддържа, че запитващата юрисдикция в първия до третия си въпрос неправилно е квалифицирала посочените критерии като „изисквания“. В действителност ставало дума само за набор от критерии, които се вземат предвид при оценяването на различните оферти за покупка, като потенциалният купувач на съответното дялово участие не трябва непременно да се ангажира да изпълни всички критерии. Португалското правителство също така поставя под въпрос задължителния характер на посочените критерии.
- 36 Съгласно постоянната практика на Съда в рамките на производството по член 267 ДФЕС функциите на Съда и функциите на запитващата юрисдикция са ясно разделени. Макар Съдът да е компетентен да тълкува разпоредбите на правото на Съюза, единствено запитващата юрисдикция може да тълкува националното законодателство. Поради това Съдът следва да се придържа към тълкуването на националното право, което му е изложила посочената национална юрисдикция (в този смисъл вж. по-специално решения от 11 септември 2014 г., *Essent Belgium*, C-204/12—C-208/12, EU:C:2014:2192, т. 52 и от 28 юли 2016 г., *Astone*, C-332/15, EU:C:2016:614, т. 24).
- 37 От друга страна, задължителният характер на критериите, изброени в Техническата спецификация, изглежда, се потвърждава от член 1, параграф 1 от нея, който предвижда, че Техническата спецификация „урежда реда и условията за пряка референтна продажба на акции от капитала на дружеството [TAP SGPS], която следва да бъде осъществена в процедура по непряка повторна приватизация на капитала на дружеството [TAP]“.
- 38 Изглежда трудно оспоримо, че тези критерии са от такова естество, че да бъдат наложени на купувача на съответното дялово участие, тъй като по принцип биха подтикнали всеки оферент, участващ в процедурата по повторна приватизация, още с подаването на офертата за покупка да се ангажира да спазва всички задължения, произтичащи от посочените критерии.

- 39 Освен това, видно от преписката, с която разполага Съдът, след подбора на купувача на посоченото участие са сключени споразумения, в които той се е задължил с договор да спазва тези задължения.
- 40 На следващо място, следва да се отбележи, че запитващата юрисдикция иска от Съда да разгледа изискването, съдържащо се в Техническата спецификация, за запазване на седалището и действителното управление в съответната държава членка, с оглед на разпоредбите на ДФЕС в областта на свободата на установяване и изискванията в Техническата спецификация, свързани с изпълнение на задълженията за предоставяне на обществена услуга и поддържане и развитие на съществуващия национален оперативен център (хъб) с оглед на разпоредбите на ДФЕС в областта на свободното предоставяне на услуги.
- 41 Впрочем тези различни изисквания се налагат на операторите, желаещи да бъдат избрани за купувач на дяловото участие, предмет на въпросната процедура по повторна приватизация, и следователно имащи намерение да се установят в Португалия. Посочените изисквания следователно засягат на първо място свободата на установяване на оферента, макар да имат косвено въздействие и върху услугите, предоставяни от ТАР.
- 42 Освен това въпросните изисквания трябва да бъдат разгледани единствено с оглед на свободата на установяване, а не в светлината на свободното движение на капитали.
- 43 В действителност съгласно постоянната практика на Съда национално законодателство, което може да се прилага единствено по отношение на дяловите участия, позволяващи да се упражнява безспорно влияние върху решенията на дадено дружество и да се определя неговата дейност, попада в приложното поле на свободата на установяване (решения от 13 април 2000 г., Baars, С-251/98, ЕУ:С:2000:205, т. 22 и от 10 юни 2015 г., X, С-686/13, ЕУ:С:2015:375, т. 18).
- 44 В разглеждания случай обаче придобиването на дялово участие от 61 % в капитала на ТАР SGPS след приключване на разглежданата в главното производство процедура по повторна приватизация изглежда достатъчно, за да може съответният акционер да упражнява безспорно влияние върху управлението и контрола на това дружество, а следователно и на дъщерното му дружество ТАР. Изглежда, че случаят продължава да бъде такъв и след промяната в акционерната структура на ТАР SGPS, вследствие на която това дялово участие от 61 % е намалено на 45 %, тъй като португалската държава изкупува акциите, необходими за увеличаване на участието ѝ от 34 % на 50 %.
- 45 Накрая, що се отнася до релевантността на член 345 ДФЕС, на който се позовават República и италианското правителство в писмените си становища, представени пред Съда, безспорно е вярно, че изискванията, определени в Техническата спецификация, доколкото регулират повторната приватизация на изцяло притежавано от държава членка публично предприятие, попадат в приложното поле на този член.
- 46 При все това според постоянната практика на Съда член 345 ДФЕС не изключва прилагането на основните правила на Договора за функционирането на ЕС, по-специално тези за недопускане на дискриминация, за свобода на установяване и за свободно движение на капитали, по отношение на съществуващите в държавите членки правни режими на собственост (решение от 22 октомври 2013 г., Essent и др., С-105/12—С-107/12, ЕУ:С:2013:677, т. 36 и цитираната съдебна практика).

*По наличието на ограничения на свободата на установяване*

- 47 Най-напред, що се отнася до изискването купувачът задължително да изпълни задълженията за предоставяне на разглежданата в главното производство обществена услуга, следва да се припомни, че съгласно член 5, буква d) от Техническата спецификация това изискване се отнася до „капацитет за гарантиране на точното и качествено изпълнение на задълженията за обществена услуга, възложени на ТАР, включително въздушните връзки между основните национални летища и летищата на автономните области, когато е приложимо, както и приемствеността и укрепването на необходимите маршрути за автономните области, диаспората и страните и общностите, в които се говори португалски или този език е официален“.
- 48 В този контекст е безспорно, че по отношение на редовните въздушни линии между Португалия и автономните региони, като крайно отдалечените региони на Азорските острови или остров Мадейра, тази държава членка в миналото е налагала на въздушните превозвачи, обслужващи тези въздушни връзки, задълженията за предоставяне на обществена услуга, които съгласно член 16, параграф 4 от Регламент № 1008/2008 са отразени в известия, публикувани в *Официален вестник на Европейския съюз*. Впрочем, видно от преписката, с която разполага Съдът, съответствието на тези задължения с материалноправните и процесуалноправните изисквания, предвидени в членове 16 и 17 от този регламент, не се поставя под въпрос.
- 49 Съгласно постоянната практика на Съда обаче всяка национална мярка в област, която е предмет на изчерпателна хармонизация на равнището на Съюза, трябва да бъде оценявана от гледна точка на разпоредбите на тази мярка за хармонизация, а не от гледна точка на разпоредбите на първичното право (решения от 17 ноември 2015 г., *RegioPost*, C-115/14, EU:C:2015:760, т. 57 и от 7 септември 2017 г., *Eqiom и Enka*, C-6/16, EU:C:2017:641, т. 15 и цитираната съдебна практика).
- 50 В това отношение следва да се отбележи, че по отношение на задълженията за предоставяне на обществена услуга в сектора на услугите на въздушния превоз, членове 16—18 от Регламент № 1008/2008, гълкувани във връзка със съображение 12 от този регламент, доколкото уреждат подробно материалноправните и процесуалноправните условия, които трябва да бъдат изпълнени, за да могат да бъдат наложени задълженията за предоставяне на обществена услуга, могат да бъдат наложени и доколкото предвиждат освен това процедура по преразглеждане на тези задължения, след като са били наложени, осъществяват изчерпателна хармонизация.
- 51 От член 16, параграф 1 от посочения регламент следва по-специално, че задълженията за предоставяне на обществена услуга могат да бъдат наложени от държава членка само по отношение на определени въздушни връзки във вътрешността на Съюза, по-специално такива, свързващи летище, разположено в Съюза, и летище, обслужващо периферна зона, разположена на нейна територия.
- 52 От това следва, че доколкото член 5, буква d) от Техническата спецификация на продукта се ограничава до изискването за спазване от страна на новия акционер, одобрен вследствие на разглежданата в главното производство процедура по повторна приватизация, на евентуални задължения за предоставяне на обществена услуга, наложени на ТАР в съответствие с материалноправните и процесуалноправните условия, определени в членове 16 и 17 от Регламент № 1008/2008, тази национална мярка е съвместима с правото на Съюза, без да е необходимо тя да се преценява с оглед на първичното право, по-специално с оглед на свободата на установяване.
- 53 По-нататък, що се отнася до задълженията, произтичащи от член 5, букви c) и e) от Техническата спецификация, за купувача на дялово участие, предмет на разглежданата в главното производство процедура по повторна приватизация, отнасящи се съответно до

- запазването на седалището и действителното управление в Португалия, както и до запазването и развитието на съществуващия национален оперативен център (хъб), следва да се констатира, че посочените национални мерки не се отнасят до област, която е хармонизирана с Регламент № 1008/2008, поради което трябва да бъдат преценявани от гледна точка на първичното право на Съюза, в случая от гледна точка на свободата на установяване.
- 54 В това отношение следва да се припомни, че съгласно постоянната практика на Съда за „ограничения на свободата на установяване“ по смисъла на член 49 ДФЕС трябва да се считат всички мерки, които забраняват, затрудняват или правят по-малко привлекателно упражняването на тази свобода (вж. по-специално решение от 25 октомври 2017 г., Polbud — Wykonawstwo, C-106/16, EU:C:2017:804, т. 46 и цитираната съдебна практика).
- 55 Налага се обаче констатацията, че разглежданите в главното производство две изисквания, произтичащи от член 5, букви с) и е) от Техническата спецификация, представляват ограничения на свободата на установяване, тъй като затрудняват или правят по-малко привлекателно упражняването на тази свобода.
- 56 В действителност тези изисквания имат за цел да възпрепятстват в бъдеще вземането на определени решения от органите на TAP SGPS след приключване на процедурата по повторна приватизация и промяна в акционерната структура, получена вследствие на тази процедура, по-специално решения, имащи за предмет прехвърлянето на основното място на дейност или оперативния център (хъб) на въпросното дружество извън Португалия, макар тези решения да съответстват на икономическите интереси на дружеството.
- 57 Следователно тези решения по отношение на купувача на дяловото участие, съставляващо до 61 % от капитала на дружеството TAP SGPS, водят до ограничения на свободата на вземане на решение, с която обичайно разполагат органите на това дружество, съпоставими с тези, които могат да възникнат от упражняването на прерогативите на държава членка, свързани с акциите, които ѝ предоставят специални права, наречени „златни акции“, чиято цел е защитата на общите интереси (вж. по аналогия решение от 28 септември 2006 г., Комисия/Нидерландия, C-282/04 и C-283/04, EU:C:2006:608, т. 30).
- 58 Що се отнася по-специално до задължението, предвидено в член 5, буква с) от Техническата спецификация, целящо да се гарантира, че седалището и действителното управление на групата TAP ще останат в Португалия, ограничителният характер на това задължение, обратно на твърдяното от República и португалското правителство, не може да бъде оспорен на основание решение от 22 декември 2010 г., Yellow Cab Verkehrsbetrieb (C-338/09, EU:C:2010:814).
- 59 В това решение Съдът по-специално е постановил, че задължението на подалите заявление икономически оператори да притежават седалище или постоянен обект на територията на съответната държава членка, за да им бъде разрешено да използват по силата на концесия редовна линия за автобусен превоз на пътници, не противоречи на правилата на правото на Съюза, когато е наложено след издаването на разрешителното за експлоатация и преди предприемачът да е започнал експлоатацията на посочената линия.
- 60 В това отношение Съдът отбелязва по-специално, че от гледна точка на логиката въпросното изискване не би могло само по себе си да представлява пречка или ограничение на свободата на установяване, доколкото не съдържа и най-малкото ограничение на свободата на икономическите оператори, установени в други държави членки, да създават представителства или други обекти на тази територия (решение от 22 декември 2010 г., Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, т. 34).

- 61 Въпреки това, налага се констатацията, че това задължение е коренно различно от разглежданото в главното производство, което се отнася до запазването на седалището и действителното управление на групата ТАР в Португалия, т.е. основното място на стопанска дейност на дружествата в състава на групата. Това неограничено във времето задължение налага не толкова създаване на вторично място на стопанска дейност, колкото запазване на основното място на стопанска дейност на тези дружества, съществуващо на територията на съответната държава членка.
- 62 Съгласно членове 49 ДФЕС и 54 от ДФЕС обаче такова задължение за запазване на основно място на стопанска дейност на територията на съответната държава членка представлява ограничение на свободата на установяване на дружество, учредено в съответствие със законодателството на държава членка, а именно в случая с португалското законодателство. Тази свобода включва правото да се прехвърли основното място на дейност на дружеството в друга държава членка, а това предполага, ако това прехвърляне налага преобразуване на дружеството в дружество съгласно правото на последната държава членка и загуба на първоначалната националност, да бъдат изпълнени условията, определени от законодателството на държавата членка на преместване (вж. в този смисъл решение от 25 октомври 2017 г., Polbud — Wykonawstwo, C-106/16, EU:C:2017:804, т. 33—35).

*По евентуалната обосновка на ограниченията на свободата на установяване*

- 63 На следващо място, възниква въпросът дали задълженията, произтичащи от член 5, букви с) и е) от Техническата спецификация във връзка съответно със запазването на седалището и действителното управление на ТАР в Португалия и запазването и развитието на съществуващия национален оперативен център (*хъб*), за които беше установено, че представляват ограничения на свободата на установяване на купувача на акциите, предмет на разглежданата в главното производство процедура по повторна приватизация, могат да бъдат обосновани от императивни съображения от обществен интерес, като това налага те да бъдат в състояние да гарантират осъществяването на преследваната в случая цел и да не надхвърлят необходимото за постигането ѝ (вж. в този смисъл по-специално решение от 25 октомври 2017 г., Polbud — Wykonawstwo, C-106/16, EU:C:2017:804, т. 52).
- 64 В това отношение, на първо място, следва да се отхвърли доводът на нидерландското правителство, че изискването относно запазването на седалището и действителното управление на ТАР в Португалия се обосновавало с оглед на целта да се контролира запазването на задълженията за предоставяне на обществена услуга, произтичащи от член 5, буква d) от Техническата спецификация.
- 65 В действителност, както отбелязва генералният адвокат в точка 85 от заключението си, за да се гарантира такъв контрол, могат да се предвидят мерки, които накърняват в по-малка степен свободата на установяване, като например задължението за наличие на вторично място на дейност. Освен това задължението за всяко дружество за въздушен транспорт да запази основното си място на дейност в държава членка само поради това че експлоатира въздушна връзка от или до територията на тази държава членка, предмет на задължението за предоставяне на обществена услуга, би било явно непропорционално.
- 66 Що се отнася, на второ място, до определянето на императивни съображения от общ интерес, които евентуално могат да бъдат от значение за обосноваването на ограничителни мерки, произтичащи от член 5, букви с) и е) от Техническата спецификация, видно от преамбюла на Декрет-закон № 181-А/2014, Техническата спецификация трябва да отчита факта, че ТАР е „дружество, което е тясно свързано със страната, и тази връзка трябва да бъде запазена, поради което е важно да се даде предимство на запазването на типичната му характеристика на „национална авиокомпания“, и че Техническата спецификация трябва да гарантира, че

процедурата по повторна приватизация на ТАР отразява по-специално „стратегическото значение на „национален хъб“ в качеството му на основно звено в отношенията между Европа, Африка и Латинска Америка, от което въздушните операции на ТАР са първостепенен елемент“, като същевременно се отчита „значението на вътрешните връзки, по-специално тези, които свързват континенталната част от територията с островите, като тези връзки са от основно значение за насърчаването на териториалното и социалното сближаване и икономическото развитие“.

- 67 Тези общи цели са възпроизведени в член 5, буква с) от Техническата спецификация, доколкото се отнасят до „представяне[то] и гаранция[та за изпълнение на подходящ и последователен стратегически проект, отчитащ запазването и насърчаването на развитието на ТАР във връзка с изпълнението на целите, очертани от правителството в процедурата по повторна приватизация, [до] насърчаване на засилването на конкурентното положение на дружеството като оператор във въздушния превоз в глобален мащаб на съществуващите и новите пазари, [до] поддържане на репутацията, търговската идентичност и автономията на групата ТАР, по-специално запазвайки марката ТАР и връзката ѝ с Португалия и гарантирайки, че седалището и действителното управление на групата ТАР ще продължат да се намират в Португалия, [до] приноса за запазването и разработването на оперативните и търговските качества на групата ТАР и за валоризацията и развитието на човешките ресурси“.
- 68 Същите общи цели следват и от член 5, буква е) от Техническата спецификация, доколкото се отнасят до „принос[а] за растежа на националната икономика, включително що се отнася до запазването и развитието на съществуващия национален хъб като платформа с ключово стратегическо значение в отношенията между Европа, Африка и Латинска Америка“.
- 69 В този контекст е релевантен и член 5, буква d) от Техническата спецификация, доколкото се отнася до „въздушните връзки между основните национални летища и летищата на автономните области, когато е приложимо, както и [до] приемствеността и укрепването на необходимите маршрути за автономните области, диаспората и страните и общностите, в които се говори португалски или този език е официален“.
- 70 В това отношение следва да се припомни, че доколкото член 5, букви с) и е) от Техническата спецификация се отнася до цели като запазването и насърчаването на развитието на ТАР, засилването на икономическата позиция на това дружество, приноса за запазването и разработването на оперативните и търговските качества на групата ТАР и приноса за растежа на световната икономика, съгласно постоянната съдебна практика мотивите от чисто икономическо естество, по-специално като насърчаването на националната икономика или доброто функциониране на същата, не могат да обосноват ограничения, забранени от Договора (вж. по-специално решение от 21 декември 2016 г., AGET Iraklis, C-201/15, EU:C:2016:972, т. 72).
- 71 Въпреки това, както по същество поддържат República и португалското правителство, член 5, букви с) и е) от Техническата спецификация, тълкуван във връзка с член 5, буква d) от спецификацията, както и преамбюлът на Декрет-закон № 181-A/2014, доколкото цели да гарантира приемствеността и засилването на въздушните връзки на ТАР, обслужващи трети страни, поддържащи специални исторически, културни и социални връзки с Португалската република и за които португалският е официален език или един от официалните езици, като Република Ангола, Република Мозамбик или Федеративна република Бразилия, се свързват с императивно съображение от обществен интерес, което може да обоснове ограничение на свободата на установяване.



- 72 В това отношение следва да се припомни, че гарантирането на услуга от общ интерес може да представлява императивно съображение от обществен интерес, което може да обоснове ограничение на една от основните свободи, гарантирани от Договорите (вж. по аналогия решение от 28 септември 2006 г., Комисия/Нидерландия, С-282/04 и С-283/04, ЕУ:С:2006:608, т. 38).
- 73 От това следва, че императивното съображение от общ интерес, релевантно за обосноваване на ограничителните мерки, произтичащи от член 5, букви с) и е) от Техническата спецификация, се изразява в това да се гарантира услугата от общ интерес, целяща да осигури достатъчност на редовните въздушни транспортни услуги от и към трети португалоезични държави, с които Португалия поддържа специални исторически, културни и социални връзки.
- 74 Що се отнася, на трето място, до въпроса дали изискването, произтичащо от член 5, буква с) от Техническата спецификация и отнасящо се до запазването на седалището и действителното управление на ТАР в Португалия, може да бъде обосновано, се налага констатацията, както отбелязва и генералният адвокат в точка 89 от заключението си, че това изискване е пропорционално с оглед на посоченото императивно съображение от обществен интерес.
- 75 В действителност с условието, че запитващата юрисдикция следва да провери това обстоятелство, от преписката, с която разполага Съдът, става ясно, че са сключени двустранни споразумения между Португалската република и някои трети държави, сред които именно трети португалоезични страни, поддържащи специални исторически, културни и социални връзки с Португалската република, като Република Ангола, Република Мозамбик или Федеративна република Бразилия, като тези споразумения обвързват правата на трафик, с които се ползва ТАР за въздушните връзки с тези страни, със запазването на основното място на стопанска дейност на ТАР в Португалия.
- 76 С условието, че това обстоятелство трябва да бъде проверено от запитващата юрисдикция, от двустранните споразумения следва, че ТАР би загубила правата си на трафик по маршрутите от и до тези трети държави в случай на прехвърляне на основното си място на стопанска дейност извън Португалия. Следователно изглежда, че изискване като произтичащото от член 5, буква с) от Техническата спецификация, доколкото налага запазването на основното място на стопанска дейност на ТАР в тази държава членка, е мярка, която подходящо може да отговори на императивното съображение от обществен интерес, целящо да гарантира достатъчност на редовните въздушни транспортни услуги от и към съответните трети португалоезични държави, с които Португалия поддържа специални исторически, културни и социални връзки.
- 77 Това изискване освен това не надхвърля необходимото с оглед на посоченото императивно съображение от обществен интерес, тъй като преместването на основното място на дейност на ТАР извън Португалия съгласно член 8, параграф 1 от Регламент № 1008/2008 във връзка с член 4, буква а) от посочения регламент би довело до загуба на валидността на оперативния лиценз и на свидетелството за авиационен оператор, издадени от компетентния португалски орган на ТАР, а това е пречка за опериране на всякакви редовни услуги за въздушен превоз, включително от и към съответните трети португалоезични държави, за които безспорно е установено, че представляват съществена част от дейностите на ТАР.
- 78 Освен това пропорционалният характер на това изискване с оглед на императивното съображение от обществен интерес, посочено в точка 73 от настоящото решение, се потвърждава от факта, че то допуска създаването на вторични места на стопанска дейност от ТАР, като клонове или дъщерни дружества извън Португалия.
- 79 На четвърто място, възниква въпросът дали изискването, произтичащо от член 5, буква е) от Техническата спецификация относно запазването и развитието на съществуващия национален оперативен център (хъб), е обосновано от гледна точка на целта, изразяваща се в гарантиране

на услугата от общ интерес, целяща осигуряване на достатъчност на редовните въздушни транспортни услуги от и към съответните трети португалоезични държави, с които Португалия поддържа специални исторически, културни и социални връзки.

- 80 В това отношение не е доказано, че поддържането на организационния модел на услугите за въздушен транспорт на съществуващия национален оперативен център (хъб) е необходимо за постигането на целта за въздушна свързаност със съответните португалоезични трети държави. A priori не изглежда изключено тази цел да може да бъде постигната чрез използването на друг организационен модел.
- 81 При всички положения, макар да не изглежда изключено съществуващият национален оперативен център (хъб) да се окаже полезен инструмент за постигането на тази цел, се налага констатацията, че този модел се прилага за всички въздушни връзки, а не само за връзките от и към съответните трети португалоезични страни.
- 82 От това следва, че изискването за гарантиране на запазването и развитието на съществуващия национален оперативен център (хъб) надхвърля необходимото за постигане на предвидената цел за свързаност с тези трети държави.
- 83 С оглед на всички гореизложени съображения на първия до третия въпрос следва да се отговори, че член 49 ДФЕС трябва да се тълкува в смисъл, че допуска в Техническата спецификация, уреждаща условията, на които е подчинена процедура за повторна приватизация на дружество за въздушен транспорт, да се съдържа:
- изискване, налагащо на купувача на дяловото участие, предмет на посочената процедура по повторна приватизация, задължение да разполага с капацитет да гарантира изпълнението на задълженията за предоставяне на обществена услуга, възложени на това дружество за въздушен транспорт, и
  - изискване, налагащо на посочения купувач задължение да запази седалището и действителното управление на посоченото дружество за въздушен транспорт в съответната държава членка, доколкото преместването на основното място на дейност на това дружество извън въпросната държава членка би довело до загуба на правата на трафик, предоставени ѝ по силата на двустранни договори, сключени между тази държава членка и трети страни, с които тя поддържа специални исторически, културни и социални връзки, което следва да се провери от запитващата юрисдикция.

Член 49 ДФЕС трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска в Техническата спецификация да се съдържа изискване за купувача на посоченото дялово участие да гарантира запазването и развитието на съществуващия национален оперативен център (хъб).

### **По съдебните разноски**

- 84 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (втори състав) реши:

- 1) Директива 2006/123/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 декември 2006 година относно услугите на вътрешния пазар трябва да се тълкува в смисъл, че тя е ирелевантна за целите на разглеждането на съответствието с правото на Съюза на някои изисквания относно дейностите, осъществявани от дружество за въздушен транспорт, наложени на купувача на квалифицирано участие в капитала на това дружество, по-специално на изискването купувачът да изпълнява задължения за предоставяне на обществена услуга, както и да запази и развива националния оперативен център (хъб) на това дружество.
- 2) Член 49 ДФЕС трябва да се тълкува в смисъл, че допуска в Техническата спецификация, уреждаща условията, на които е подчинена процедура за повторна приватизация на дружество за въздушен транспорт, да се съдържа:
  - изискване, налагащо на купувача на дяловото участие, предмет на посочената процедура по повторна приватизация, задължение да разполага с капацитет да гарантира изпълнението на задълженията за предоставяне на обществена услуга, възложени на това дружество за въздушен транспорт, и
  - изискване, налагащо на посочения купувач задължение да запази седалището и действителното управление на посоченото дружество за въздушен транспорт в съответната държава членка, доколкото преместването на основното място на дейност на това дружество извън въпросната държава членка би довело до загуба на правата на трафик, предоставени ѝ по силата на двустранни договори, сключени между тази държава членка и трети страни, с които тя поддържа специални исторически, културни и социални връзки, което следва да се провери от запитващата юрисдикция.

Член 49 ДФЕС трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска в Техническата спецификация да се съдържа изискване за купувача на дяловото участие да гарантира запазването и развитието на съществуващия национален оперативен център (хъб).

Подписи