

II

(Comunicaciones)

COMUNICACIONES PROCEDENTES DE LAS INSTITUCIONES, ÓRGANOS
Y ORGANISMOS DE LA UNIÓN EUROPEA

COMISIÓN EUROPEA

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

**Directrices interpretativas sobre el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del
Consejo — Obligaciones de servicio público (OSP)**

(2017/C 194/01)

Índice

	<i>Página</i>
1. Introducción	2
2. Justificación de las Directrices	3
2.1. Marco jurídico	3
2.2. Necesidad de clarificar las normas	3
3. Imposición de OSP	4
3.1. Principios generales	4
3.2. Servicios y rutas donde pueden imponerse	5
3.2.1. Tipo de servicios	5
3.2.2. Tipos de rutas	5
3.2.3. Carácter esencial de la ruta	6
3.2.4. Agrupación de rutas	7
3.2.5. Vínculos con la regulación de las franjas horarias	7
3.3. Necesidad y adecuación de las obligaciones	8
3.3.1. Proporcionalidad a las necesidades del desarrollo económico y social	8
3.3.2. Inadecuación de los modos de transporte alternativos	8
3.3.3. Tarifas aéreas y condiciones existentes	8
3.3.4. Efecto combinado de la oferta de transporte aéreo existente	9
3.4. Tipo de obligaciones	9
3.5. Obligaciones de continuidad	10
3.6. Consecuencias de la imposición de OSP	10
4. Procedimientos que deben seguirse para la imposición de OSP	11
4.1. Publicación de notas informativas en el Diario Oficial	12
5. Necesidad de una reevaluación periódica de las OSP	12
6. Concesiones de servicios exclusivos	13
6.1. Obligación de proceder a una licitación pública	13
6.2. Ofertas admisibles	14
6.3. Criterios de selección	14
6.4. Consecuencias de la concesión de un derecho exclusivo a explotar una ruta	14
6.5. Nuevo examen de las OSP y de la exclusividad al finalizar cada período de concesión	15

6.6.	Caso particular: agrupación de las rutas licitadas	15
7.	Procedimientos que deben seguirse en las licitaciones	16
8.	Indemnización y relación con la normativa sobre ayudas estatales	17
8.1.	Posibilidad e importe de la indemnización	17
8.2.	Relación con la normativa sobre ayudas estatales	17
8.2.1.	Subvenciones públicas concedidas para compensar las obligaciones de servicio público	18
8.2.2.	Los criterios de la sentencia Altmark	18
9.	Procedimiento de urgencia	19
10.	Procedimientos de licitación de OSP y relación con la normativa sobre contratación pública	20
11.	Poderes de investigación y decisión de la Comisión	21
ANEXO I:	Cuestionario elaborado por la DG COMP y la DG MOVE para la notificación de las OSP a la Comisión	22
ANEXO II:	Extracto de las disposiciones relativas a las obligaciones de servicio público contenidas en el Reglamento n.º 1008/2008	25

1. INTRODUCCIÓN

1. La función de las obligaciones de servicio público (en lo sucesivo, «OSP») con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad ⁽¹⁾ (en lo sucesivo, «el Reglamento n.º 1008/2008» o «el Reglamento») es establecer requisitos fijos de continuidad, regularidad, precios o capacidad mínima para garantizar el acceso a las regiones aisladas o en desarrollo cuando un Estado miembro constate que sus objetivos de política de desarrollo regional no se alcanzarán de forma adecuada si se limita a dejar actuar libremente a las fuerzas del mercado, ya que este no generará por sí solo un nivel aceptable de servicios aéreos a estas regiones. Así pues, las OSP constituyen una excepción al principio general de libre prestación de servicios aéreos dentro de la UE, garantizada por el artículo 15, apartado 1, del Reglamento.
2. En su Comunicación sobre «Una estrategia de aviación para Europa» ⁽²⁾, la Comisión enunció las diferentes necesidades de los ciudadanos y las empresas de la UE, tales como el acceso a unos servicios de transporte aéreo de alta calidad, considerando que, si el propio mercado no aporta un nivel aceptable de servicios de transporte aéreo a determinadas regiones de Europa, los Estados miembros pueden contemplar las OSP como instrumento para garantizar los servicios con origen o destino en regiones insuficientemente atendidas, es decir, para garantizar la conectividad en caso necesario. Las OSP pueden desempeñar un papel muy positivo en términos de conectividad, y algunos estudios demuestran que esta resulta vital para las regiones de la UE: un aumento del 10 % en la conectividad, según estos estudios, estimula el PIB (per cápita) en un 0,5 % adicional y la tasa de crecimiento del PIB en un 1 %, propiciando un aumento general de la productividad laboral ⁽³⁾. La conectividad es fundamental para el crecimiento, el empleo y la cohesión social.
3. En la actualidad existen en la UE 179 rutas con OSP establecidas en virtud del Reglamento n.º 1008/2008, situadas todas ellas en trece Estados miembros (Chequia, Chipre, Croacia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Portugal, Reino Unido y Suecia) ⁽⁴⁾. Francia es la que cuenta con mayor número: 40 rutas con aproximadamente 5,7 millones de pasajeros al año, es decir que uno de cada cinco pasajeros nacionales viaja en una ruta sujeta a OSP. En Irlanda, la proporción de las OSP en el tráfico nacional es de aproximadamente un 70 %. En la práctica, las rutas con OSP son generalmente nacionales: tan solo siete enlazan aeropuertos situados en dos Estados miembros diferentes. Un total de 136 de las rutas actuales están subvencionadas por las autoridades públicas y se calcula, sobre la base de la información de que dispone la Comisión, que el importe anual de las subvenciones que se les destinan asciende al menos a 300 millones EUR.

⁽¹⁾ DO L 293 de 31.10.2008, p. 3.

⁽²⁾ COM(2015) 598 final de 7.12.2015.

⁽³⁾ IntervISTAS, 2015, *Economic Impact of European Airports – A Critical Catalyst to Economic Growth* (El impacto económico de los aeropuertos europeos: un catalizador crítico del crecimiento económico); PwC, 2013, *Econometric analysis to develop evidence on the links between aviation and the economy* (Análisis econométrico para establecer pruebas de los vínculos entre la aviación y la economía); IATA, 2007, *Aviation Economic Benefits-Measuring the economic rate of return on investment in the aviation industry* (Los beneficios económicos de la aviación-Medición de la tasa de rentabilidad económica de las inversiones en el sector de la aviación).

⁽⁴⁾ También algunos otros Estados miembros han mostrado interés por imponer OSP. Por ejemplo, Alemania contó con tres OSP en el pasado. Hungría estuvo a punto de imponer una, pero una compañía aérea anunció poco antes su intención de iniciar la explotación de la ruta en cuestión. Eslovenia también ha formulado a la Comisión preguntas sobre las OSP. Letonia y Malta tienen representantes en el grupo de interés en las OSP de CIRCABC (Centro de Recursos de Comunicación e Información para Administraciones, Empresas y Ciudadanos). El acceso al grupo de interés puede concederse a las autoridades nacionales pertinentes. Enlace al sitio web: <https://circabc.europa.eu>

4. Un control de la adecuación del Reglamento n.º 1008/2008 llevado a cabo por la Comisión en 2011-2013 reveló que las normas sobre las OSP en él establecidas siguen siendo adecuadas para su finalidad, que es garantizar la conectividad cuando el mercado no la ofrezca. Las partes interesadas y los Estados miembros formularon recomendaciones para mejorar la cooperación entre las autoridades nacionales y la Comisión y garantizar una buena articulación entre la normativa sobre ayudas estatales de la UE y las disposiciones sobre OSP del Reglamento, incluida la eventual publicación de Directrices ⁽⁵⁾.
5. Se adoptaron medidas prácticas para aplicar estas recomendaciones. La Comisión creó una red actualizada de contactos sobre las OSP; organizó asimismo reuniones del comité de acceso al mercado ⁽⁶⁾ en virtud del Reglamento n.º 1008/2008, en las que los servicios de la Comisión efectuaron una presentación consolidada sobre las OSP y los Estados miembros intercambiaron sus experiencias prácticas. Se preparó un sencillo cuestionario que permite a las autoridades nacionales comunicar su eventual intención de establecer OSP, y que en la actualidad utilizan de manera sistemática dichas autoridades. Los servicios de la Comisión alertan de antemano a los Estados miembros cuando prevén problemas. Una nueva base de datos permite a los servicios de la Comisión obtener datos consolidados sobre las OSP en toda Europa.

2. JUSTIFICACIÓN DE LAS DIRECTRICES

2.1. Marco jurídico

6. Las condiciones y los requisitos relativos a las OSP se fijan en los artículos 16 a 18 del Reglamento n.º 1008/2008 (véase un extracto en el anexo II de las presentes Directrices). El artículo 16 establece los principios generales de las OSP. Contiene los criterios para la imposición de OSP y los requisitos de continuidad, los criterios de evaluación para los Estados miembros, las normas sobre el procedimiento de publicación y el inicio de las operaciones en las rutas sujetas a OSP, las condiciones y el procedimiento para limitar el acceso a una ruta y también el procedimiento que debe aplicarse en caso de urgencia. El artículo 17 estipula cómo debe llevarse a cabo el procedimiento de licitación. Incluye normas sobre el contenido del anuncio de licitación y el ulterior contrato, el procedimiento de publicación y la información que debe facilitarse a los licitadores, los criterios de selección de las ofertas, la indemnización y la información que debe facilitarse a la Comisión al término del procedimiento de licitación. Por último, el artículo 18 contiene las normas para el examen y la revisión de las decisiones adoptadas en virtud de los artículos precedentes.

2.2. Necesidad de clarificar las normas

7. El marco jurídico de la UE establecido por el Reglamento n.º 1008/2008 garantiza la apertura, publicidad y transparencia del procedimiento de imposición de OSP. Es importante supervisar la correcta aplicación de la normativa sobre OSP a fin de evitar cualquier posible abuso del sistema resultante de una restricción de la competencia desproporcionada con respecto a los objetivos económicos y sociales perseguidos. El objetivo de la Comisión es asesorar y prever cuantos problemas potenciales sea posible ya antes de la publicación de la nota informativa relativa a la OSP.
8. En este contexto, se considera útil difundir las evaluaciones realizadas en el pasado, los casos individuales, que hasta el momento solo conocen generalmente el Estado miembro afectado y la Comisión.
9. Otro motivo para la adopción de estas Directrices es la ausencia, hasta la fecha, de jurisprudencia del Tribunal de Justicia relativa a las OSP establecidas en virtud del Reglamento n.º 1008/2008.
10. En una reunión del Comité consultivo para la aplicación de la legislación relativa al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias con expertos nacionales celebrada en septiembre de 2015 ⁽⁷⁾, los servicios de la Comisión mencionaron la posibilidad de publicar directrices sobre las OSP. Los Estados miembros acogieron favorablemente esta idea, coincidiendo en que estas orientaciones podrían aportar transparencia, coherencia y claridad a las compañías aéreas de la UE, los Estados miembros y las autoridades regionales y administraciones. Esta posición se correspondía con las opiniones manifestadas en anteriores intercambios bilaterales con autoridades nacionales y locales. Por tanto, en su Comunicación sobre la estrategia de aviación, la Comisión se comprometió a publicar directrices para aclarar la interpretación y aplicación por sus servicios de las normas y procedimientos establecidos en el Reglamento n.º 1008/2008 que regulan las OSP. Las presentes Directrices derivan de dicho compromiso. Como paso preliminar, en el verano de 2016 se organizó una consulta informal para recabar las opiniones de las principales partes interesadas.

⁽⁵⁾ Documento de trabajo de los servicios de la Comisión SWD(2013) 208 final de 6.6.2013, punto 5.1.1.3 (http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/fitness_check_en.htm).

⁽⁶⁾ Comité consultivo de aplicación de la legislación relativa al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias.

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

11. Las presentes Directrices pretenden explicar la interpretación que hace la Comisión de los criterios utilizados en el Reglamento y describir los procedimientos aplicables que deben seguirse. Además, a lo largo del texto se responde a las preguntas más frecuentes a las que el Reglamento no da respuesta explícita. Es evidente que, entre los Estados miembros, algunos están muy familiarizados con las normas y su aplicación, mientras que otros tienen escasa o nula experiencia al respecto. La clarificación de las normas y su interpretación debería facilitar su cumplimiento, en particular para quienes recurren a OSP por primera vez.
12. Además de la experiencia adquirida por la Comisión en la aplicación de las normas sobre las OSP establecidas en el Reglamento, las Directrices tienen también en cuenta la normativa sobre ayudas estatales contenida en la legislación de la UE (en particular, los artículos 107 a 109 del TFUE) ⁽⁸⁾. Aun cuando la Comisión recibe numerosas preguntas relativas a las OSP en general, casi a diario y principalmente de los Estados miembros, el número de denuncias formales –todas ellas presentadas por compañías aéreas o aeropuertos– ha sido muy limitado. Las presentes Directrices se proponen abordar las cuestiones que plantean con más frecuencia las autoridades nacionales, las compañías aéreas y los aeropuertos. No pretenden cubrir exhaustivamente todas las disposiciones.
13. Las Directrices proporcionan indicaciones pertinentes para la mayoría de los casos, pero cabe destacar que cada caso debe evaluarse por sí mismo, a la luz de todas las circunstancias particulares.
14. De ningún modo se pretende que las presentes Directrices creen nuevas obligaciones legales, y deben entenderse sin perjuicio de la interpretación de las OSP que pueda adoptar en el futuro el Tribunal de Justicia.

3. IMPOSICIÓN DE OSP

3.1. Principios generales

15. Del artículo 16, apartados 1 y 4, del Reglamento n.º 1008/2008 se deduce que los Estados miembros deben informar a la Comisión de su intención de imponer OSP. La publicación de una nota informativa no da seguridad jurídica sobre el resultado; su objetivo es informar al mercado acerca de las intenciones del Estado miembro en relación con una nueva OSP ⁽⁹⁾. Los servicios de la Comisión han elaborado un cuestionario para la notificación y descripción de OSP que cubre también las cuestiones más importantes tanto sobre la base del Reglamento n.º 1008/2008 como de la normativa sobre ayudas estatales, que forma parte integrante, aunque independiente, de la evaluación de cualquier OSP (véase el anexo I) ⁽¹⁰⁾. Aun cuando la Comisión no adopte una decisión formal sobre la OSP en cuanto tal, sigue siendo muy importante aclarar eventuales problemas que podrían detectarse antes de poner en marcha o modificar una OSP y plantear dificultades en el futuro. La Comisión aconseja a los Estados miembros que se pongan en contacto con sus servicios lo antes posible en cuanto contemplan la posibilidad de imponer una nueva OSP o modificar otra ya existente. Así se garantiza que la Comisión está al tanto de los planes y puede aportar su ayuda desde el principio, y con lo que todo el proceso resultará más fluido.
16. Una particularidad importante de las OSP en el sector del transporte aéreo es la clara distinción entre el régimen de OSP que establece las condiciones para explotar una determinada ruta y el contrato que otorga un derecho exclusivo (con o sin indemnización) a un operador. La imposición de una OSP en el sector del transporte aéreo no autoriza necesaria y automáticamente al Estado miembro a restringir el acceso a la ruta aérea a un único operador ni a otorgar indemnizaciones como contrapartida (las llamadas «OSP restringidas»). Si una compañía aérea muestra su voluntad de explotar la ruta sin exclusividad ni indemnización, el acceso a ella debe seguir abierto a cualquier compañía que respete las condiciones de la OSP (las llamadas «OSP abiertas»).

⁽⁸⁾ Las normas sobre ayudas estatales, tanto sustantivas como de procedimiento, siguen siendo aplicables a las rutas sujetas a OSP. El procedimiento para las OSP contenido en el Reglamento no sustituye a un procedimiento de ayudas estatales.

⁽⁹⁾ La Comisión puede solicitar más información en cualquier momento antes o después de la publicación, bien a petición de un Estado miembro, bien por iniciativa propia (por ejemplo, a raíz de una denuncia).

⁽¹⁰⁾ Como se indica en el cuestionario, las normas sobre ayudas estatales se aplican plenamente a toda indemnización abonada en virtud de las OSP. En su caso, la notificación de la ayuda estatal debe hacerse una vez conocido el importe de la indemnización, es decir, fijado en la decisión de adjudicación o en el contrato. Los Estados miembros también tienen la posibilidad de notificar previamente a la Comisión dicha indemnización. La notificación previa es una fase informal útil anterior a la notificación que permite a los servicios de la Comisión dar respuestas y orientaciones informales al Estado miembro. Corresponde al Estado miembro solicitar a la Comisión una orientación *ex ante* si lo considera necesario.

17. De conformidad con el Reglamento, las OSP puede utilizarse, en particular, para garantizar el acceso a regiones aisladas o apartadas o, bajo ciertas condiciones, cuando las fuerzas del mercado por sí solas no permitan la prestación de unos servicios mínimos de transporte aéreo de determinado nivel.
18. Toda vez que las OSP constituyen una excepción al principio general de libre prestación de servicios aéreos ⁽¹¹⁾, están sujetas a rigurosos requisitos y limitaciones. Las OSP deben respetar los principios de transparencia, no discriminación y proporcionalidad: en particular, no pueden introducir ninguna discriminación sobre la base de la nacionalidad o la identidad de las compañías aéreas ni ir más allá de lo necesario para lograr los objetivos políticos ⁽¹²⁾.

3.2. Servicios y rutas donde pueden imponerse

3.2.1. Tipo de servicios

19. Solo podrán imponerse OSP a servicios aéreos regulares ⁽¹³⁾. Los servicios no regulares no podrán ser objeto de OSP. Cuando una compañía aérea ofrece ventas solo asiento ⁽¹⁴⁾ en una ruta de conformidad con los requisitos de la OSP impuesta en dicha ruta, este servicio aéreo también se considera un servicio aéreo regular ⁽¹⁵⁾.

3.2.2. Tipos de rutas

20. El Reglamento n.º 1008/2008 permite la imposición de OSP en dos tipos de rutas ⁽¹⁶⁾:

- a) Rutas hacia un aeropuerto que sirva a una región periférica o en desarrollo.

Una región periférica suele ser una región apartada o accesible con dificultad desde la capital y demás ciudades importantes del Estado miembro. La lejanía y el aislamiento deben evaluarse en relación con el territorio del Estado miembro, sus centros administrativos, empresariales, educativos y médicos, pero también en relación con el territorio y a los centros de ese tipo de otros Estados miembros con los que comparte frontera. Una región en desarrollo es la económicamente rezagada ⁽¹⁷⁾, en función por ejemplo del PIB per cápita o la tasa de desempleo.

- b) Rutas de baja densidad de tráfico a cualquier aeropuerto.

El Reglamento no define un criterio cuantificado para evaluar la «baja densidad» de una ruta, dadas las diferentes circunstancias que pueden darse en distintos Estados miembros. Sin embargo, sobre la base de la experiencia adquirida por la Comisión con un gran número de casos, parece innegable que una ruta con un tráfico superior a 100 000 pasajeros al año no puede considerarse normalmente de baja densidad en el sentido del Reglamento ⁽¹⁸⁾.

21. El Reglamento n.º 1008/2008 no limita las OSP a las rutas interiores de un Estado miembro. Pueden muy bien aplicarse a rutas dentro de la UE que cumplan las condiciones establecidas. Las rutas a terceros países, sin embargo, no están cubiertas por el Reglamento, cuyo ámbito de aplicación se limita a los servicios aéreos dentro de la UE ⁽¹⁹⁾.

⁽¹¹⁾ Según se define en el artículo 15 del Reglamento n.º 1008/2008.

⁽¹²⁾ Véase el artículo 16, apartado 1, del Reglamento n.º 1008/2008.

⁽¹³⁾ Artículo 16, apartado 1, del Reglamento n.º 1008/2008.

⁽¹⁴⁾ Artículo 2, punto 15: «ventas solo asiento»: la venta de asientos, sin ningún otro servicio añadido, como el alojamiento, directamente al público por la compañía aérea o su agente autorizado o un fletador.

⁽¹⁵⁾ Artículo 16, apartado 7, del Reglamento n.º 1008/2008.

⁽¹⁶⁾ Artículo 16, apartado 1, del Reglamento n.º 1008/2008.

⁽¹⁷⁾ Cabe indicar que las regiones menos desarrolladas en el contexto de la política regional de la UE (cuyo PIB per cápita es inferior al 75 % de la media de la UE) cumplirían normalmente esta condición. Dado que también las situaciones respectivas de las regiones pertenecientes a un mismo Estado miembro pueden diferir en gran medida, la calificación de región en desarrollo podría también derivarse de una comparación con el PIB o el nivel de desempleo nacionales del Estado miembro.

⁽¹⁸⁾ Esto no implica, sin embargo, que cualquier ruta con un tráfico inferior a esa cifra sea necesariamente de baja densidad. En términos generales, cuanto mayor sea el número de pasajeros en una ruta determinada, más difícil resulta argumentar que en ella deben imponerse OSP, es decir, que sin OSP ninguna compañía asumiría los requisitos a que se refiere el artículo 16, apartado 1, teniendo únicamente en cuenta su interés comercial.

⁽¹⁹⁾ Véanse en particular el artículo 1, apartado 1, y el artículo 15, apartado 1, del Reglamento n.º 1008/2008. No obstante, el Reglamento no impide en principio a los Estados miembros concertar mecanismos similares con terceros países, mediante acuerdos bilaterales o multilaterales sujetos en particular a la legislación sobre competencia de la UE. Por ejemplo, un Estado miembro ha celebrado memorandos de acuerdo con terceros países a fin de permitir vuelos entre ambos territorios en condiciones similares a las de las rutas sujetas a OSP en la UE. La licitación se llevó a cabo de conformidad con las disposiciones de la Unión en la materia.

22. Del artículo 16, apartado 1, del Reglamento se desprende que una ruta OSP se define siempre de un aeropuerto a otro, no con referencia a dos ciudades o regiones. La selección del aeropuerto a efectos de la OSP debe estar debidamente justificada. La conectividad ulterior, es decir, los destinos y frecuencias ofrecidos por los aeropuertos de la ciudad de destino, constituye un elemento de esta evaluación, pero no puede ser la única justificación para preferir determinado aeropuerto a otro. Alternativamente, si una autoridad pública considera que varios aeropuertos de destino permitirían satisfacer por igual las necesidades de una región, podría imponer una OSP desde un aeropuerto de esa región a estos diversos aeropuertos de destino, imponiendo así una OSP en cada una de estas rutas. En caso de que una compañía aérea empiece a explotar una de estas rutas o haya sido seleccionada para explotar una ruta tras una licitación pública que las incluya todas, las demás OSP deben ser derogadas, con el fin de no cerrar innecesariamente el mercado⁽²⁰⁾. Aunque esta configuración no se contemple explícitamente en el artículo 16, apartado 1, su contenido tampoco se opone a ella, que además está en consonancia con sus objetivos. Para evitar un trato desigual y el falseamiento de la competencia, es importante, no obstante, que las intenciones de la autoridad resulten transparentes desde el principio, especialmente a través de la comunicación a la que se refiere el artículo 16, apartado 4, del Reglamento.
23. Definir una OSP para las rutas de una región con destino o procedencia en varios aeropuertos que prestan servicio a una misma ciudad resultaría desproporcionado, por regla general, en relación con los objetivos de garantizar la movilidad y la cohesión territorial. El efecto de la medida sería excluir a las compañías aéreas ocasionales, dado que no podrían volar desde la región a ninguno de los aeropuertos de la ciudad de destino y, por lo tanto, contribuiría a cerrar definitivamente el mercado a los nuevos operadores en las rutas competitivas. Por lo tanto, los aeropuertos distintos del seleccionado que prestan servicio a la misma ciudad no deberían en principio verse afectados por las OSP.
24. Las OSP pueden aplicarse en general a rutas con una o más escalas⁽²¹⁾. Sin embargo, debe evaluarse individualmente su adecuación para cada segmento de vuelo. La OSP no debe aplicarse a segmentos que no reúnan los requisitos necesarios. Por ejemplo, si se impone una OSP a la ruta de A a C con escala en B, deberá evaluarse individualmente la admisibilidad de las rutas A–C, A–B y B–C. Si, por ejemplo, el segmento B–C no resulta admisible por sí mismo, no deben aplicarse OSP a las compañías aéreas que transporten pasajeros o carga en ese segmento. Las eventuales obligaciones en la ruta A–C no deben obstaculizar la libre prestación de servicios aéreos en el segmento B–C.

3.2.3. *Carácter esencial de la ruta*

25. Solo puede imponerse una OSP en una ruta que «se considere esencial para el desarrollo económico y social de la región servida por el aeropuerto»⁽²²⁾. Se trata de una condición necesaria para cualquiera de los tipos de ruta mencionados, y la evaluación debe efectuarse siempre teniendo en cuenta las circunstancias específicas del caso. Los Estados miembros disfrutan de cierto margen de apreciación a la hora de valorar el carácter esencial de una ruta. No obstante, este margen debe aplicarse sobre la base de elementos objetivos relacionados con las necesidades de conectividad con arreglo al Reglamento, así como a la legislación de la UE en general.
26. Una ruta indispensable para una región, como por ejemplo una isla pequeña o una región apartada, presenta claramente este carácter esencial. Sin embargo, los servicios aéreos entre ciudades de pequeño y mediano tamaño y centros económicos o administrativos importantes podrían también considerarse esenciales para el desarrollo económico y social de las regiones correspondientes en determinadas circunstancias. Por ejemplo, se han impuesto OSP a una ruta que conecta la capital de un Estado miembro insular con Bruselas, como ciudad donde tienen su sede diversas instituciones y órganos de la UE.
27. No obstante, el artículo 16, apartado 1, del Reglamento limita el margen de apreciación de los Estados miembros. Por ejemplo, las OSP pueden estar destinadas a suprimir obstáculos que se oponen al desarrollo económico y social de las regiones o ciudades, pero no establecerse con el objetivo, directo o indirecto, de promover determinada compañía aérea o apoyarla, ni de desarrollar un aeropuerto concreto.

⁽²⁰⁾ Esto significa que los competidores puedan prestar servicios aéreos en las otras rutas. En este caso, si los servicios aéreos competidores responden a los requisitos de la OSP, esta debe ser derogada. Si los servicios aéreos competidores cumplen los requisitos solo en parte, procederá ajustarla. Así por ejemplo, en 2014 el Reino Unido impuso OSP en seis rutas (de Dundee a seis aeropuertos londinenses). La oferta ganadora fue para la ruta Dundee-London Stansted y, por consiguiente, las otras cinco OSP fueron anuladas.

⁽²¹⁾ La posibilidad de escalas debe indicarse en la OSP y en el pliego de condiciones.

⁽²²⁾ Artículo 16, apartado 1, del Reglamento n.º 1008/2008. «Aeropuerto» se refiere aquí al aeropuerto que presta servicio a una región periférica o en desarrollo situada en el territorio del Estado miembro.

3.2.4. Agrupación de rutas

28. Los Estados miembros no pueden supeditar el acceso a una ruta concreta al servicio de otras rutas. Esta agrupación sería incompatible con el Reglamento n.º 1008/2008 ⁽²³⁾. Los criterios de admisibilidad y adecuación contemplados en el artículo 16, apartados 1, 2 y 3, del Reglamento se refieren a «la ruta», lo que no puede equipararse a una agrupación de rutas. Por tanto, debe evaluarse cada uno de esos criterios de forma separada en relación con cada ruta individual. Tratar las agrupaciones de rutas como una sola ruta podría considerarse una restricción excesiva del acceso a las rutas, ya que es probable que solo las compañías aéreas con bases regionales puedan prestar servicios en todas ellas.
29. Esta prohibición de agrupar rutas en la fase de la imposición de las OSP no debe confundirse con la posibilidad de licitar el derecho de acceso a un grupo de rutas previsto en el artículo 16, apartado 10, del Reglamento. Esta posibilidad se explica con más detalle en el apartado 6.6 de las presentes Directrices; solo se aplica a aquellas rutas en las que ninguna compañía aérea ha comenzado ni está a punto de comenzar la prestación de servicios aéreos regulares de conformidad con las OSP.

3.2.5. Vínculos con la regulación de las franjas horarias

30. El Reglamento (CEE) n.º 95/93, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios ⁽²⁴⁾ (en lo sucesivo el «Reglamento n.º 95/93»), permite la reserva de franjas horarias para las OSP. Su artículo 9, apartado 1, establece que «los Estados miembros podrán reservar en los aeropuertos coordinados las franjas horarias necesarias para las operaciones previstas en dicha ruta. Si las franjas horarias reservadas en una determinada ruta no se utilizan, dicha franjas se pondrán a disposición de alguna otra compañía aérea interesada en explotar la ruta con arreglo a las obligaciones de servicio público [...]. Si ninguna otra compañía aérea estuviese interesada en explotar la ruta y el Estado miembro afectado no la ofreciese mediante licitación [con arreglo al artículo 16, apartado 10, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008] [...], las franjas horarias correspondientes se reservarán para otra ruta sujeta a obligaciones de servicio público o bien revertirán al fondo de reserva». Estas obligaciones son efectivas como muy tarde en el momento a que se refiere el artículo 16, apartado 11, del Reglamento n.º 1008/2008, en virtud del cual una OSP se considerará expirada si no se ha explotado ningún servicio aéreo regular en un período de doce meses en la ruta sujeta a tal obligación. Para volver a reservar franjas horarias en la misma ruta sería, pues, necesaria una nueva imposición de OSP.
31. El artículo 9, apartado 2, del Reglamento n.º 95/93 aclara que el procedimiento de licitación de OSP debe aplicarse «en caso de que más de una compañía aérea [de la UE] esté interesada en prestar servicios en dicha ruta y no haya podido obtener franjas horarias situadas dentro de un margen de una hora antes o después de los horarios solicitados al coordinador».
32. Las disposiciones del Reglamento n.º 1008/2008 relativas a las OSP no afectan al reparto de competencias entre los Estados miembros para la aplicación del artículo 9 del Reglamento n.º 95/93 ⁽²⁵⁾.
33. Esta reserva de franjas horarias se entenderá sin perjuicio de los derechos adquiridos otorgados en virtud del Reglamento n.º 95/93. Por tanto, solo es posible a partir de la reserva de franjas horarias no asignadas establecida por el artículo 10 del Reglamento n.º 95/93, que incluye las franjas horarias restituidas en virtud de su artículo 9, apartado 1.
34. Es preciso subrayar que las franjas horarias no deben reservarse para fines distintos de la OSP. Esta cuestión es particularmente importante en el caso de las escalas. Por ejemplo, en una ruta A-B-C en la que B y C son aeropuertos congestionados, solo podrían reservarse franjas horarias para los vuelos entre B y C si este segmento es objeto de una OSP. En particular, una OSP en relación con la ruta entre A y C (es decir, relativa al transporte entre estos dos puntos) no justifica, como tal, una reserva de franjas horarias en el punto B.
35. Por lo tanto, en las rutas OSP con reserva de franjas horarias:
 - 1) deben evitarse, siempre que sea posible, las escalas en aeropuertos congestionados;
 - 2) no debería haber cambio de aeronave durante las escalas, a menos que el segundo segmento (B-C) también pueda ser objeto de una OSP con el (otro) tipo de aeronave que se utilice. De lo contrario, podrían reservarse franjas horarias para aeronaves de gran tamaño que operasen tráfico por encima de lo justificado por la OSP.

⁽²³⁾ Esto significa que la creación de las llamadas «OSP de aeropuerto», que cubren la totalidad o la mayor parte de la rutas con origen en un aeropuerto determinado, no se ajusta al Reglamento n.º 1008/2008.

⁽²⁴⁾ Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (DO L 14 de 22.1.1993, p. 1).

⁽²⁵⁾ Esto significa que un Estado miembro solo puede reservar franjas horarias en su propio territorio, y no en el de otro Estado miembro, en caso de OSP entre dos Estados miembros.

3.3. Necesidad y adecuación de las obligaciones

36. La necesidad y la adecuación de la OSP prevista se determinará sobre la base de los cuatro criterios ⁽²⁶⁾ expuestos en los puntos siguientes. Si bien la Comisión no está facultada para solicitar a un Estado miembro que imponga una OSP específica en una ruta, evalúa los criterios sobre cuya base se impone la OSP (prevista) a fin de comprobar que se establece con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento. En su caso, los servicios de la Comisión se ponen en contacto con el Estado miembro interesado y solicitan aclaraciones. La experiencia demuestra que las rutas OSP a islas pueden, en la mayoría de los casos, ser necesarias y estar justificadas cuando no hay demanda turística suficiente para sustentar una explotación comercial durante todo el año. Estas rutas existen, por ejemplo, en Estonia, Irlanda, Italia, Grecia, Portugal y el Reino Unido. En los Estados miembros de menor densidad de población, como Finlandia y Suecia, cuando las distancias entre las regiones son particularmente grandes y no existen alternativas de transporte, las rutas también pueden prestarse a la utilización de OSP.

3.3.1. Proporcionalidad a las necesidades del desarrollo económico y social ⁽²⁷⁾

37. Este criterio es una expresión directa del principio general de proporcionalidad. Guarda estrecha relación con la salvedad del artículo 16, apartado 1, según la cual solo pueden imponerse OSP en rutas de importancia esencial para el desarrollo económico y social de la región servida por el aeropuerto ⁽²⁸⁾. Del artículo 16, apartado 3, letra a), se desprende que las propias obligaciones deben ser proporcionales a las necesidades de desarrollo económico de la región afectada. Las OSP no pueden imponer restricciones a la prestación de servicios aéreos que excedan de lo necesario para satisfacer las necesidades de que se trate.

3.3.2. Inadecuación de los modos de transporte alternativos ⁽²⁹⁾

38. Las OSP deben imponerse únicamente en la medida en que otros modos de transporte no puedan satisfacer las necesidades de transporte de la región de que se trate. Deben tenerse en cuenta principalmente los servicios ofrecidos por los operadores de trenes, transbordadores y autocares. La adecuación de los servicios debe evaluarse, en particular, en lo que se refiere a la frecuencia, duración del viaje, horarios de salida y posibles conexiones a otros destinos importantes, en particular las opciones de viaje de larga distancia ⁽³⁰⁾. También deberían explorarse las posibilidades de transporte individual (en automóvil), habida cuenta, en particular, de la duración del viaje por carretera.
39. Deberá prestarse especial atención a los servicios ferroviarios que cubran la ruta prevista en menos de tres horas ⁽³¹⁾. Esto se refiere tanto a servicios de alta velocidad como de otro tipo. Cuando tales servicios ferroviarios ofrezcan unas frecuencias suficientes para las necesidades de movilidad de la región de que se trate, en principio no deben imponerse OSP a los servicios aéreos. Con carácter excepcional, podría no obstante estudiarse la imposición de OSP, en particular en caso de que los servicios ferroviarios no permitan conexiones adecuadas con servicios aéreos de media y larga distancia (por ejemplo, inadecuación de la conexión entre la estación en la región de que se trate y el aeropuerto que ofrece servicios de media y larga distancia, o ausencia de opciones de desplazamiento alternativas para conectarse a los destinos de larga distancia, incluidas las opciones de vuelo indirecto). La evaluación debe llevarse a cabo caso por caso.

3.3.3. Tarifas aéreas y condiciones existentes ⁽³²⁾

40. La necesidad y la adecuación de las OSP exigidas por el Reglamento también deben evaluarse con respecto a las tarifas aéreas y las condiciones ofrecidas a los usuarios. Las OSP pueden incluir requisitos sobre tarifas máximas si se considera que, de lo contrario, las tarifas resultarían excesivas en el contexto de las necesidades económicas de la región afectada. En casos específicos, podría contemplarse una OSP limitada a la fijación de un precio máximo. Un fuerte aumento de los precios y disminución de las cifras de pasajeros en un corto período de tiempo podría, según el caso, apuntar a la necesidad de un precio máximo.

⁽²⁶⁾ Artículo 16, apartado 3, del Reglamento n.º 1008/2008.

⁽²⁷⁾ Artículo 16, apartado 3, letra a), del Reglamento n.º 1008/2008.

⁽²⁸⁾ «Aeropuerto» se refiere aquí al aeropuerto que presta servicio a una región periférica o en desarrollo situada en el territorio del Estado miembro.

⁽²⁹⁾ Artículo 16, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1008/2008.

⁽³⁰⁾ El artículo 6, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91, establece las siguientes categorías en relación con la longitud del vuelo: hasta 1 500 km, 1 500-3 500 km y otros vuelos (más de 3 500 km). Estas distancias se utiliza a menudo para definir los vuelos de corta, media y larga distancia.

⁽³¹⁾ Artículo 16, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1008/2008.

⁽³²⁾ Artículo 16, apartado 3, letra c), del Reglamento n.º 1008/2008.

3.3.4. Efecto combinado de la oferta de transporte aéreo existente ⁽³³⁾

41. El que unas OSP sean necesarias dependerá, en última instancia, del efecto combinado de todas las compañías aéreas que explotan o pretenden explotar la ruta. Si la oferta de servicios de transporte aéreo existente satisface ya las necesidades de movilidad de la región de que se trate, entonces no existe ninguna «deficiencia del mercado» que deba combatirse, y la OSP no sería necesaria. La Comisión considera que la imposición de OSP por lo que respecta al transporte de pasajeros no podría justificarse normalmente en las rutas en las que se rebasa un número crítico de pasajeros (la experiencia enseña que dicho número crítico podría situarse normalmente en 100 000 pasajeros al año) y operen durante todo el año varias compañías. Como principio general, en los casos en que existan ya compañías aéreas que exploten la ruta en cuestión, debe ponerse el máximo esmero a la hora de evaluar la repercusión de las obligaciones, pues si resultan excesivas (por ejemplo, la imposición de precios máximos, horarios o frecuencias) pueden tener el efecto contraproducente de reducir la oferta de servicios aéreos. Es preciso señalar que también es posible imponer una OSP exclusivamente con el fin de garantizar el transporte de carga y correo. En cada caso, debe valorarse cómo actúan los factores antes mencionados, combinadamente si procede.
42. La evaluación de la oferta de transporte aéreo existente debe tener en cuenta también los servicios aéreos indirectos y de otros aeropuertos vecinos. La imposición de OSP en una ruta con destino a determinado aeropuerto si existe ya una conexión indirecta con un tiempo de transbordo razonable (por ejemplo, una hora o menos) o si existen ya servicios adecuados a un aeropuerto cercano (por ejemplo, aeropuertos que presten servicio a una misma ciudad o región, incluso en un Estado miembro vecino) exigiría una justificación especialmente sólida. La forma en que se distribuye el tráfico nacional e internacional entre estos aeropuertos podría ser tenida en cuenta a este respecto. En el caso de otro aeropuerto situado a más de 100 km y/o cuyo tiempo de transbordo sea superior a una hora en transporte público, generalmente cabe cuestionar que los dos aeropuertos puedan considerarse alternativos. No obstante, este análisis debe llevarse a cabo siempre caso por caso, teniendo en cuenta las circunstancias específicas. En términos generales, la imposición de OSP tiene más probabilidades de estar justificada cuando no existan servicios a otros aeropuertos situados en las inmediaciones del considerado.

3.4. Tipo de obligaciones

43. Las OSP tienen por objetivo garantizar el cumplimiento de unos niveles fijos de continuidad, regularidad, precios o capacidad mínima ⁽³⁴⁾.
44. En determinadas condiciones, la continuidad del servicio aéreo puede garantizarse mediante la imposición de obligaciones de continuidad ⁽³⁵⁾ (véase el punto 3.5).
45. Las obligaciones de regularidad y capacidad incluyen principalmente la fijación de unas capacidades mínimas en términos de plazas ofrecidas o de frecuencias mínimas que deben ofrecerse dentro de un período de tiempo dado. Estas obligaciones pueden variar en función de las horas de salida, los días de la semana, las temporadas, etc. Por ejemplo, una o dos frecuencias diarias pueden considerarse normales en la mayoría de los casos, pero algunas OSP no exigen más que una frecuencia semanal. Existe un margen de apreciación para que los Estados miembros tomen sus decisiones sobre estos aspectos, pero las obligaciones deben ser proporcionadas y no discriminatorias y cumplir los requisitos de necesidad y adecuación establecidos en el artículo 16, apartado 3 (véase el apartado 3.3).
46. También se pueden imponer requisitos en cuanto a la aeronave utilizada, pero deberían estar objetivamente justificados y respetar el principio de proporcionalidad, es decir, evitar restricciones innecesarias en este sentido y, por lo tanto, ser lo más generales posible dadas las circunstancias (por ejemplo, turbohélices o reactores dependiendo de la distancia recorrida, aptitud de la aeronave para aterrizar en condiciones específicas, etc.). En particular, estos requisitos no deben dar lugar a que compañías aéreas concretas queden excluidas arbitrariamente, *de facto*, de la explotación de una ruta. En este sentido, el requisito de capacidad mínima de plazas de la aeronave solo debería imponerse en casos excepcionales y debidamente justificados por las circunstancias de las operaciones y en relación con los objetivos de movilidad perseguidos ⁽³⁶⁾.
47. Imponer unas OSP es fijar requisitos mínimos. Una capacidad máxima de plazas solo podría contemplarse si estuviera clara y objetivamente justificada por las restricciones operativas existentes en uno de los aeropuertos incluidos en la ruta sujeta a OSP. El requisito de que al menos una parte de los miembros de la tripulación pueda expresarse en la lengua del Estado miembro de que se trate suele ser aceptable.

⁽³³⁾ Artículo 16, apartado 3, letra d), del Reglamento n.º 1008/2008.

⁽³⁴⁾ Artículo 16, apartado 1, del Reglamento n.º 1008/2008.

⁽³⁵⁾ Artículo 16, apartado 2, del Reglamento n.º 1008/2008.

⁽³⁶⁾ Una capacidad mínima diaria podría lograrse también efectuando más vuelos con aviones más pequeños.

48. Cabe también exigir el uso de determinado tipo de aeronave (avión o helicóptero) para la explotación de la ruta sujeta a OSP, en función de las circunstancias particulares del caso. Se podrán fijar requisitos específicos en relación con el tipo de aeronave (por ejemplo, tipo de motor, peso máximo de despegue, equipos de sistemas de aterrizaje), cuando esté objetivamente justificado por razones operativas (por ejemplo, la necesidad de recurrir a un helicóptero cuando no se disponga de pista). Por otra parte, dichos requisitos no deben ser discriminatorios.
49. En cuanto a los precios, las obligaciones podrían incluir principalmente el establecimiento de tarifas máximas o de cuadros de tarifas para la totalidad o parte de los servicios ofrecidos. Estos cuadros podrían definir categorías de tarifas o precios preferenciales para determinadas categorías de pasajeros (por ejemplo, residentes o estudiantes). En lo que se refiere a los residentes, tal trato preferencial debe ser justificable objetivamente por la necesidad de permitir a estas personas participar en la vida cultural, económica y social de su Estado miembro. Son posibles otras obligaciones relativas a los precios en la medida en que sean también proporcionales y no discriminatorias y cumplan los requisitos a que se refiere el apartado 3.3 ⁽³⁷⁾.
50. A veces se exige en las OSP que el precio máximo que pague el pasajero incluya una comida o un bulto de equipaje. La justificación y la proporcionalidad de tal requisito deben evaluarse caso por caso, pero, en principio, estas condiciones no son componentes necesarios de una OSP. Se podría aceptar una excepción en el caso de los vuelos de media y larga distancia, es decir, de más de tres horas. En tales casos, parecería normalmente justificado incluir una comida en el precio máximo, así como el transporte de equipaje, ya que dichos vuelos suelen comportar una estancia más prolongada en el lugar de destino. No obstante, hay que precisar que en tal caso, si el precio (máximo) no incluye un bulto de equipaje, podría fijarse en un nivel inferior, pudiendo añadirse luego una disposición que permita a la compañía aérea cobrar por el equipaje un cargo adicional especificado.

3.5. Obligaciones de continuidad

51. Una OSP podrá exigir a las compañías aéreas que garanticen la explotación de la ruta de que se trate durante un período determinado. Este aspecto es más importante para las OSP abiertas (no exclusivas), ya que, en el caso de las restringidas, existe normalmente un compromiso contractual de este tipo a cambio de la exclusividad (y posiblemente de la compensación financiera). Estas obligaciones de continuidad solo podrán imponerse en aquellos casos en que otros modos de transporte no puedan asegurar un servicio ininterrumpido de al menos dos frecuencias diarias ⁽³⁸⁾, entendiéndose por tal un servicio disponible todo el año. Las obligaciones de continuidad podrán imponerse de dos formas.
52. La primera consiste en que las OSP exijan a las compañías aéreas que operen la ruta comunicar con determinada antelación su eventual propósito de poner fin a sus servicios. Sin embargo, de conformidad con el principio de proporcionalidad, la antelación del preaviso no debería superar, en general, a seis meses, período suficiente para llevar a cabo el procedimiento de licitación de OSP.
53. La segunda, cuando la explotación de la ruta en cuestión revele una pauta marcadamente estacional, sería garantizar un servicio mínimo durante los períodos del año en que la oferta de servicios aéreos suele ser muy baja. En determinadas rutas, las compañías aéreas tienden a concentrar las capacidades ofrecidas en los períodos de gran demanda y a reducir significativamente la capacidad en otros períodos, a fin de aumentar la rentabilidad del servicio. Esto podría dar lugar a situaciones en las que la oferta de servicios aéreos resultase, durante los períodos de baja demanda, inestable e insuficiente para satisfacer las necesidades de movilidad de la región. De conformidad con el principio de proporcionalidad, los períodos en los que se impongan obligaciones de continuidad no deberían, en principio, exceder de un año ⁽³⁹⁾.
54. Los períodos operativos impuestos en el marco de las obligaciones de continuidad no deben confundirse con el período máximo de cuatro o cinco años durante el cual podrá limitarse el acceso a la ruta a una única compañía aérea ⁽⁴⁰⁾.

3.6. Consecuencias de la imposición de OSP

55. Una OSP impuesta en una ruta determinada es aplicable a todas las compañías aéreas de la UE a partir de la fecha de publicación de una nota informativa en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o a partir de la fecha posterior que en ella se indique ⁽⁴¹⁾. Corresponde en principio a cada Estado miembro determinar en su legislación nacional cómo se sanciona el incumplimiento. Las sanciones previstas e impuestas en este contexto deben ajustarse a los principios del Derecho de la Unión aplicables al respecto, es decir, deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.

⁽³⁷⁾ Por ejemplo, la fijación de tarifas preferenciales para las personas nacidas en una región determinada, pero que ya no viven en ella, parecería desproporcionada.

⁽³⁸⁾ Artículo 16, apartado 2, del Reglamento n.º 1008/2008.

⁽³⁹⁾ La obligación de continuidad podría llevar asociada una sanción, siempre que también respete el principio de proporcionalidad, ya que una sanción demasiado elevada podría disuadir del inicio de las operaciones.

⁽⁴⁰⁾ Artículo 16, apartado 9, del Reglamento n.º 1008/2008.

⁽⁴¹⁾ Artículo 16, apartado 6, del Reglamento n.º 1008/2008.

56. Una OSP no debe limitar la posibilidad de que las compañías aéreas presten un servicio superior, en cuanto a capacidad y frecuencia, al requerido por ella ⁽⁴²⁾. Si bien lógicamente las autoridades nacionales pueden supervisar el correcto cumplimiento de las OSP y de la legislación aplicable, no deben interferir en el modo en que el mercado cumple las OSP. Por ejemplo, en caso de que más de una compañía aérea estuviese interesada en explotar una ruta sujeta a OSP (abierta), las autoridades nacionales no deben distribuir frecuencias ni capacidades entre las compañías aéreas interesadas.
57. Cuando se haya impuesto una OSP, toda compañía aérea de la UE deberá ser autorizada, en cualquier momento, para iniciar la prestación de servicios aéreos regulares que cumplan sus requisitos ⁽⁴³⁾, salvo que se haya concedido la exclusividad a una sola (véase el capítulo 6).
58. Cabe distinguir dos tipos de obligaciones:
- 1) Obligaciones que se aplican por definición a cada compañía aérea individualmente. Entre ellas figuran las relativas a las tarifas máximas o a la continuidad de las operaciones. Estas obligaciones deben ser respetadas por todas las compañías aéreas individualmente, en todo momento.
 - 2) Obligaciones relativas a un objetivo que deben alcanzar varias compañías aéreas conjuntamente, contribuyendo cada una a la consecución de ese objetivo (global) en la ruta. Es el caso típico de las relativas a frecuencias o capacidades mínimas. Así lo ha confirmado la Comisión en su Decisión de 23 de abril de 2007 sobre Cerdeña ⁽⁴⁴⁾ (punto 51): «[...] las compañías no han de comprometerse a garantizar individualmente el número de frecuencias o capacidades, sino que la globalidad de los operadores debe permitir garantizar ese servicio mínimo». Huelga decir que esto se aplica sin perjuicio de la legislación sobre competencia aplicable (en particular, los artículos 101 y 102 del TFUE). Las situaciones en las que las OSP se cumplen mediante contribuciones de varias compañías aéreas suelen exigir una adaptación correspondiente de las obligaciones (véase el capítulo 5).
59. En la medida en que el artículo 15, apartado 4, del Reglamento permite la explotación en virtud de acuerdos de código compartido y no excluye el caso de las OSP, estos acuerdos son admisibles en principio en este caso, sin perjuicio, como en todos los demás, del cumplimiento de la normativa sobre competencia. Lo mismo se aplica a los programas de puntos para viajeros asiduos.
60. A menos que se especifique lo contrario, y sin perjuicio de la necesidad de una reevaluación periódica expuesta en el capítulo 5, las OSP no tienen por qué tener un límite temporal. No obstante, si no se ha puesto explotado ningún servicio aéreo regular durante un período de doce meses, la OSP se considerará expirada ⁽⁴⁵⁾.

4. PROCEDIMIENTOS QUE DEBEN SEGUIRSE PARA LA IMPOSICIÓN DE OSP

61. Antes de imponer una OSP, el Estado miembro debe consultar a los demás Estados miembros afectados (en particular si se impone en una ruta a otro Estado miembro o cuando otro Estado miembro disponga de un aeropuerto en la región fronteriza cercana al aeropuerto que está previsto incluir en la ruta sujeta a OSP). Debe informar de ello a la Comisión ⁽⁴⁶⁾, a los aeropuertos afectados y a las compañías aéreas que exploten en ese momento la ruta en cuestión. A tal efecto, el Estado miembro debe comunicarles el texto del proyecto de acto jurídico relativo a la OSP prevista y concederles tiempo suficiente para que puedan pronunciarse. El contacto con la Comisión debe efectuarse a través de la Dirección General de Movilidad y Transportes (en lo sucesivo, «DG MOVE»). Lo más eficiente es el envío de un correo electrónico al buzón específico para cuestiones relacionadas con las OSP: MOVE-PSO@ec.europa.eu. En caso de que una autoridad regional o local tenga intención de imponer una OSP, la Comisión exhorta a que la Representación Permanente o el Gobierno central del Estado miembro afectado participen en el proceso de comunicación descrito, de conformidad con los requisitos de la legislación nacional aplicables, a fin de garantizar una coordinación adecuada.

⁽⁴²⁾ Esto se entiende sin perjuicio del requisito según el cual una OSP debe ser necesaria a la vista de los objetivos establecidos en el artículo 16, apartado 1, del Reglamento n.º 1008/2008. Aun cuando la prestación de un nivel de servicio superior pueda a veces suscitar dudas acerca de tal necesidad, habrá que juzgar según las circunstancias de cada caso. En particular, un nivel de servicio superior a la OSP impuesta no puede ser un factor decisivo si solo se materializa por breves períodos o no es sistemático por algún otro concepto.

⁽⁴³⁾ Artículo 16, apartado 8, del Reglamento n.º 1008/2008. Esto también se aplica obviamente a las compañías que hubieran explotado la ruta previamente.

⁽⁴⁴⁾ C(2007) 1712 final de 23.4.2007. La decisión se refiere a un régimen aplicado en virtud del Reglamento n.º 2408/92, antecesor del Reglamento n.º 1008/2008.

⁽⁴⁵⁾ Artículo 16, apartado 11, del Reglamento n.º 1008/2008.

⁽⁴⁶⁾ Artículo 16, apartado 1, del Reglamento n.º 1008/2008.

62. Los servicios de la Comisión están dispuestos a prestar asesoramiento informal, a cuyo efecto es preferible ponerse en contacto con ellos desde las primeras fases de la preparación de la OSP. Las conversaciones pueden referirse a la interpretación del Reglamento, los procedimientos y las posibles soluciones en situaciones concretas. Un contacto precoz también permite agilizar los procedimientos, ya que las posibles dificultades habrán sido resueltas de antemano. Los contactos informales pueden también contribuir a evitar problemas en una fase posterior, por ejemplo posibles quejas de partes interesadas.

4.1. Publicación de notas informativas en el Diario Oficial

63. De conformidad con el artículo 16, apartado 4, párrafo primero, del Reglamento n.º 1008/2008, el Estado miembro que tenga la intención de imponer una OSP deberá comunicar a la Comisión el texto completo de la misma⁽⁴⁷⁾. Corresponde luego a esta publicar la nota informativa mencionada en el párrafo segundo de dicha disposición. Para que la tramitación sea ágil y eficiente, es aconsejable que los Estados miembros elaboren el correspondiente proyecto de nota informativa y lo comuniquen a la Comisión (en cualquier lengua oficial de la UE). Debe enviarse por correo electrónico al buzón funcional arriba mencionado⁽⁴⁸⁾ (en formato electrónico, recurriendo a uno de los sistemas de tratamiento habitual). El proyecto deberá contener la información descrita en el artículo 16, apartado 4, letras a) a c), del Reglamento⁽⁴⁹⁾. El objetivo de la publicación es que todas las partes interesadas estén al tanto de la OSP prevista y puedan obtener información adicional, en particular las condiciones exactas. La Comisión ha preparado modelos que están disponibles en el sitio web de CIRCABC, abierto a las administraciones nacionales pertinentes. También se pueden solicitar ejemplares del modelo directamente a la Comisión.
64. A fin de garantizar la plena transparencia, la DG MOVE publicará las notas transmitidas en su sitio web⁽⁵⁰⁾, en su boletín y en el grupo de noticias dedicado de CIRCABC.
65. Con respecto a las rutas en las que el número total de pasajeros que se espera utilicen el servicio aéreo sea inferior a 10 000 al año, el Reglamento atribuye al Estado miembro la posibilidad de solicitar a la Comisión que publique una nota informativa en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, o bien publicarla en su propio diario oficial nacional⁽⁵¹⁾. Debe señalarse que el artículo 16, apartado 5, del Reglamento constituye una excepción al apartado 4 solamente en lo relativo a los requisitos de publicación. Todos los demás requisitos del artículo 16, en particular el de consulta e información a la Comisión, los demás Estados miembros y los aeropuertos y compañías aéreas afectados, se aplican también a las rutas con menos de 10 000 pasajeros anuales previstos.
66. La fecha de entrada en vigor de una OSP no puede ser anterior a la de publicación de la nota informativa⁽⁵²⁾. La publicación de dicha nota en el diario oficial nacional de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16, apartado 5, no debe preceder a la publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, cuando el Estado miembro desee que sea publicada en ambos.
67. Con el fin de informar al mercado de las intenciones de modificar las condiciones de OSP ya impuestas, la Comisión considera que para estas modificaciones deben aplicarse los mismos procedimientos, esencialmente por las mismas razones aplicables a la publicación inicial a que se refiere directamente el artículo 16, apartados 4 y 5. Por motivos de transparencia, esto significa que deben mencionarse todas las modificaciones de las condiciones impuestas por la OSP. En caso de que un Estado miembro llegue a la conclusión de que la OSP ya no es necesaria, puede pedir a la Comisión que publique una nota informativa en el *Diario Oficial de la Unión Europea* sobre la derogación de la OSP, a fin de informar al mercado de que la ruta queda libre de nuevo. Como alternativa, puede publicar él mismo la nota en su diario oficial nacional en caso de que la notificación relativa a la OSP hubiera sido publicada únicamente en él.

5. NECESIDAD DE UNA REEVALUACIÓN PERIÓDICA DE LAS OSP

68. La evaluación de la necesidad y la proporcionalidad de las OSP (véase el apartado 3.3) no debe efectuarse solo una vez. Por el contrario, las OSP deben ser reevaluadas periódicamente, y como mínimo cuando uno de los

⁽⁴⁷⁾ Así como a los demás Estados miembros afectados, los aeropuertos afectados y las compañías aéreas que exploten la ruta en cuestión.

⁽⁴⁸⁾ La DG MOVE solicita la publicación a través de la Secretaría General de la Comisión. Los Estados miembros no deben ponerse en contacto directamente con la Oficina de Publicaciones de la UE.

⁽⁴⁹⁾ El proyecto de nota informativa puede referirse a OSP impuestas en varias rutas.

⁽⁵⁰⁾ http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/psa_en.htm

⁽⁵¹⁾ Artículo 16, apartado 5, del Reglamento n.º 1008/2008. Para las rutas con más de 10 000 pasajeros, la notificación debe publicarse, como mínimo, en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, pero los Estados miembros pueden utilizar también sus propios diarios oficiales nacionales con el fin de dar la máxima publicidad a su oferta.

⁽⁵²⁾ Artículo 16, apartado 6, del Reglamento n.º 1008/2008.

elementos de apreciación pertinentes, como el número de prestadores de servicios, experimente un cambio significativo. Las OSP constituyen una respuesta a una deficiencia específica del mercado y, por tanto, deben evolucionar con el mercado. La reevaluación puede dar lugar a la modificación o incluso a la revocación de la OSP de que se trate. A fin de garantizar que las obligaciones sean respetadas en todo momento por las compañías aéreas que explotan rutas sujetas a OSP, debe considerarse una buena práctica la revisión de su rendimiento al menos una vez al año.

69. A fin de garantizar que las situaciones derivadas de la aplicación de las situaciones descritas en el punto 58.2 no generen discriminación entre compañías aéreas, cada vez que un nuevo operador inicie o esté a punto de iniciar la explotación de una ruta procede ajustar el nivel de capacidad y las frecuencias impuestas por la OSP a cada operador, de modo que la frecuencia y capacidad totales ofrecidas en cada ruta no exceda de lo estrictamente necesario para prestar un servicio adecuado.

6. CONCESIONES DE SERVICIOS EXCLUSIVOS

70. De conformidad con los principios del mercado interior, el Reglamento n.º 1008/2008 tiene por objeto garantizar la máxima competencia posible en el contexto de una OSP, y que cualquier excepción a este principio se limite a lo necesario para alcanzar el objetivo de conectividad justificado. Este régimen también tiende a favorecer un ahorro sustancial de dinero público para el Estado miembro o las autoridades locales o regionales en cuestión, al tiempo que se garantiza una conectividad adecuada.
71. En concreto, el artículo 16, apartado 9, del Reglamento solo permite limitar el acceso a los servicios aéreos regulares en la ruta sujeta a OSP a una sola compañía aérea de la UE si ninguna compañía hubiera iniciado, o pudiera demostrar que está a punto de iniciar, servicios aéreos regulares sostenibles en dicha ruta. En este contexto, la demostración de que la compañía aérea está a punto de iniciar unos servicios sostenibles correspondientes a la OSP debe ser firme y creíble, lo que significa que la compañía tendría que comprometerse a prestar dichos servicios durante el período de tiempo especificado en las condiciones de la OSP dentro de un calendario claro y limitado y aceptar la posibilidad de ser sancionada en caso de incumplimiento de este compromiso. La limitación del régimen de OSP a una compañía aérea podrá o no combinarse con una indemnización financiera, según lo especificado en el Reglamento ⁽⁵³⁾.

6.1. Obligación de proceder a una licitación pública

72. El derecho exclusivo a explotar la línea debe ofrecerse mediante licitación pública de conformidad con los procedimientos establecidos en el Reglamento n.º 1008/2008. La transparencia de la oferta queda de nuevo garantizada por la publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ⁽⁵⁴⁾.
73. En caso de que antes del procedimiento de licitación o en su transcurso una compañía aérea inicie servicios aéreos regulares acordes con la OSP o demuestre que está a punto de iniciar servicios sostenibles de ese tipo ⁽⁵⁵⁾ (pero sin exigir derecho exclusivo ni indemnización), debe anularse la licitación y quedar abierto a la competencia el acceso a la ruta ⁽⁵⁶⁾. La fecha límite exacta para que una compañía aérea inicie o demuestre su intención de iniciar las operaciones no debe ser anterior a la de celebración del contrato con la compañía aérea seleccionada. Esta celebración del contrato implica obligaciones mutuas concretas para las partes, que constituyen la «limitación del acceso» en el sentido del artículo 16, apartado 9, del Reglamento. No obstante, los Estados también pueden retrasar esta fecha límite, por ejemplo, hasta el comienzo de las operaciones de la compañía aérea seleccionada en la licitación.
74. En caso de que la licitación se refiera a una ruta cuyo acceso ya estuviera limitado a una compañía aérea de conformidad con el artículo 16, apartado 9, el artículo 17, apartado 4, del Reglamento prevé la publicación de la nota informativa seis meses antes de que comience el nuevo período contractual. El principal objetivo de esta notificación previa es dar a las compañías aéreas interesadas en explotar la ruta sin indemnización la oportunidad de evitar, de conformidad con los criterios del artículo 16, apartado 9, una nueva limitación a una sola compañía aérea seleccionada de conformidad con el artículo 16, apartados 9 a 12, y el artículo 17 del Reglamento (véase el punto precedente).

⁽⁵³⁾ Artículo 17, apartado 8, del Reglamento n.º 1008/2008. Para mayor información, véase el capítulo 8. En la práctica, hasta el momento todas las OSP restringidas de la UE han venido funcionando con indemnización.

⁽⁵⁴⁾ Artículo 17, apartado 4, del Reglamento n.º 1008/2008.

⁽⁵⁵⁾ Véase el artículo 16, apartado 9, del Reglamento n.º 1008/2008.

⁽⁵⁶⁾ Véase asimismo el punto 71.

6.2. Ofertas admisibles

75. De conformidad con el artículo 16, apartado 9, del Reglamento, solamente las compañías aéreas de la UE, o las asimiladas a ellas en virtud del Derecho de la UE, pueden obtener un derecho exclusivo para explotar una ruta sujeta a OSP. Pueden, por tanto, obtenerlo las compañías aéreas titulares de una licencia de explotación válida expedida por las autoridades competentes de un Estado miembro o de un tercer país al que se aplique el régimen establecido en el Reglamento n.º 1008/2008 (por ejemplo Noruega o Islandia) ⁽⁵⁷⁾. En lo sucesivo, se hará referencia únicamente a las «compañías aéreas» o a las «compañías aéreas de la UE», para no recargar la presentación.
76. El Reglamento no impide que un grupo de compañías aéreas presente una oferta común, pero en la oferta debe detallarse la identidad de la compañía o compañías aéreas (consorcio) que explotaría los servicios sujetos a OSP con arreglo a las condiciones fijadas en el pliego de condiciones, de modo que las autoridades nacionales puedan controlar que todas las compañías aéreas implicadas cumplen los requisitos formales. Aun cuando el Reglamento no prohíbe la subcontratación, en principio corresponde al Estado miembro especificar si la autoriza o no y en qué condiciones, siempre que se respeten el Reglamento y la legislación de la UE en general. En cualquier caso, el subcontratista también deberá ser una compañía aérea de la UE.
77. Solo podrá operarse una ruta sujeta a una OSP dada cuando la licencia de explotación y el certificado de operador aéreo sean acordes con los requisitos de dicha OSP. En particular, una compañía aérea con la denominada licencia B, regida por el artículo 5, apartado 3, del Reglamento, no puede operar aeronaves que no sean del tipo cubierto por dicha licencia (y por el certificado de operador aéreo que tenga concedido). Estos requisitos se aplican a las compañías aéreas que presten los servicios sujetos a OSP.

6.3. Criterios de selección

78. La licitación se resolverá lo antes posible después de tener en cuenta la adecuación del servicio ofrecido, incluidos los precios y condiciones que pueden proponerse a los usuarios, y el coste de la indemnización solicitada al Estado o a los Estados miembros interesados, en su caso ⁽⁵⁸⁾. Los Estados miembros son libres, en principio, para definir la ponderación de los criterios utilizados en la adjudicación, por ejemplo atribuyendo un 70 % a la cuantía de la indemnización y un 30 % a la calidad ⁽⁵⁹⁾. En opinión de la Comisión, normalmente nada les impide fijar un límite máximo para el importe total de la indemnización que se ha de abonar. Es especialmente importante, sin embargo, que todos estos criterios consten de antemano en los documentos de licitación de manera clara, objetiva y transparente.

6.4. Consecuencias de la concesión de un derecho exclusivo a explotar una ruta

79. Durante el período de exclusividad, se denegará el acceso a la ruta en cuestión a cualquier compañía aérea distinta de la seleccionada en la licitación. La duración del derecho exclusivo a explotar la ruta no podrá exceder de cuatro años; no obstante, podrá llegar a cinco si la OSP se impone en una ruta con destino a un aeropuerto que dé servicio a una región ultraperiférica, de acuerdo con la definición contenida en el artículo 349 y en el artículo 355, apartado 1, del TFUE ⁽⁶⁰⁾. Si el contrato inicial se celebró por un período inferior al período máximo fijado en el Reglamento n.º 1008/2008 (es decir, cuatro o cinco años) ⁽⁶¹⁾, podrá renovarse luego hasta el máximo aplicable, siempre que dicha opción haya sido mencionada de modo claro y transparente en los documentos de la licitación y en el contrato. Si el contrato se celebró desde el principio para el período máximo, deberá organizarse una nueva licitación en caso de que el Estado miembro considere que persisten las condiciones justificativas, ya que, según el artículo 16, apartado 9, del Reglamento, es necesario volver a estudiar la situación. De conformidad con el artículo 17, apartado 4, del Reglamento, en caso de que la licitación se refiera a una ruta cuyo acceso ya estuviera limitado a una compañía aérea con arreglo al artículo 16, apartado 9, el anuncio de licitación se publicará al menos seis meses antes del comienzo de la nueva concesión, a fin de valorar si tal restricción del acceso sigue siendo necesaria. No es posible una renovación más allá de los plazos máximos mencionados, ya que se precisa una reconsideración y esto cerraría el mercado a nuevos operadores durante un período excesivamente largo.

⁽⁵⁷⁾ Véase el artículo 2, apartado 11, del Reglamento n.º 1008/2008.

⁽⁵⁸⁾ Artículo 17, apartado 7, del Reglamento n.º 1008/2008.

⁽⁵⁹⁾ Entre los aspectos cualitativos que pueden tenerse en cuenta figuran la experiencia en operaciones con OSP; el mantenimiento de las aeronaves y los mecanismos de apoyo; la adecuación de los horarios y la duración de la estancia en destino en viajes de un día; las opciones de interlínea ofrecidas; las tarifas promedio ofrecidas; el funcionamiento de las ventas y la publicidad; la promoción de los servicios y la solidez financiera de la compañía. Por ejemplo, la publicidad de una ruta puede ser muy importante para garantizar su éxito inicial y la viabilidad a largo plazo del desarrollo de una ruta con el objetivo final de reducir y, en última instancia eliminar, las subvenciones.

⁽⁶⁰⁾ Artículo 16, apartado 9, del Reglamento n.º 1008/2008; las regiones en cuestión son Guadalupe, la Guayana Francesa, Martinica, Mayotte, la Reunión, San Martín, las Azores, Madeira y las Islas Canarias.

⁽⁶¹⁾ Artículo 17, apartado 9, del Reglamento n.º 1008/2008.

80. La exigencia de proporcionalidad implica que el derecho exclusivo debe restringirse a los servicios afectados por las OSP. Por ejemplo, si la OSP se refiere únicamente a la temporada de invierno, el acceso a la ruta debe quedar libre en la de verano. La OSP y el anuncio de licitación deben mencionar claramente los períodos y servicios a los que se aplican. En efecto, esta información es crucial para las compañías aéreas que responden al anuncio de licitación, ya que el alcance del derecho exclusivo suele influir considerablemente en las condiciones de su oferta.
81. La limitación a una sola compañía aérea no debe impedir que esta celebre acuerdos de código compartido con otras compañías aéreas, a condición de que se respete la normativa sobre competencia. Como se ha recordado antes ⁽⁶²⁾, la autorización contenida en el artículo 15, apartado 4, del Reglamento para operar con arreglo a acuerdos de código compartido también se extiende a las rutas OSP, y el Reglamento no contiene exclusión alguna cuando el acceso a dicha ruta esté limitado en virtud de los apartados 9 y siguientes del artículo 16 del Reglamento.
82. A menos que se indique lo contrario en los documentos de la licitación, nada en el Reglamento impide a una compañía aérea de la UE que disfrute del derecho exclusivo subcontratar total o parcialmente los servicios aéreos a otra compañía aérea de la UE. No obstante, la responsabilidad de la ejecución del contrato corresponde en todo caso a la compañía seleccionada mediante licitación.
83. El artículo 16, apartado 9, constituye una excepción al principio, previsto en el apartado 8, de que toda compañía aérea podrá en cualquier momento iniciar la prestación de los servicios definidos en una OSP. Si se ha concedido la exclusividad a una compañía aérea definitivamente, de conformidad con la legislación nacional y el pliego de condiciones, este principio no es ya aplicable.

6.5. Nuevo examen de las OSP y de la exclusividad al finalizar cada período de concesión

84. Tal como se ha expuesto anteriormente, los Estados miembros deben evaluar periódicamente la necesidad y adecuación de las OSP. En particular, en el caso de las OSP restringidas (exclusivas), la situación se reconsiderará al final del período de concesión ⁽⁶³⁾ y la vigencia de la necesidad de acceso restringido se evaluará antes del comienzo de la nueva concesión ⁽⁶⁴⁾. El objetivo es, por regla general, evaluar, durante el período de seis meses previo al comienzo de la nueva concesión, si no han cambiado las circunstancias en virtud de las cuales se publicó la licitación anterior. La evaluación incluirá normalmente la experiencia del último período de concesión, en especial por lo que respecta a la demanda observada, y la consideración de si los servicios aéreos podrían prestarse adecuadamente sin exclusividad y/o con una OSP modificada, menos restrictiva o incluso sin ella.
85. El período de seis meses no es el plazo máximo para que la Comisión dé «luz verde» a la OSP propuesta. El Reglamento no prevé tal supuesto y dicho período tiene otra finalidad. En particular, es necesario para que las demás compañías aéreas presenten propuestas para explotar la ruta sujeta a OSP sin exclusividad ni indemnización, lo que en su caso demostraría que el acceso restringido ya no es necesario. Si tal cosa no ocurre, podría ser una indicación de que el acceso restringido sigue siendo necesario. En cualquier caso, corresponde a los Estados miembros evaluar en primer lugar la necesidad del acceso restringido, evaluación sujeta a revisión por parte de la Comisión de conformidad con la legislación de la UE.

6.6. Caso particular: agrupación de las rutas licitadas

86. En principio, los Estados miembros deben proceder a una licitación pública para cada ruta. El Reglamento permite que los Estados miembros convoquen una licitación pública para un grupo de rutas OSP, pero solo cuando esté justificado por motivos de eficacia operativa ⁽⁶⁵⁾. En la práctica, esto supone conceder la exclusividad a una compañía aérea para un grupo de rutas OSP.
87. Este tipo de agrupación de rutas se justifica, en particular, cuando existen varias rutas de escaso tráfico que presentan complementariedades operativas importantes (por ejemplo, rutas con origen o destino en un archipiélago aislado o una zona apartada y escasamente poblada).

⁽⁶²⁾ Punto 59.

⁽⁶³⁾ Artículo 16, apartado 9, del Reglamento n.º 1008/2008.

⁽⁶⁴⁾ Artículo 17, apartado 4, del Reglamento n.º 1008/2008. El inicio de la nueva concesión debe producirse como muy pronto el día siguiente a la fecha de expiración de la existente, o también en fecha posterior.

⁽⁶⁵⁾ Artículo 16, apartado 10, del Reglamento n.º 1008/2008. Como rutas agrupadas en la fase de licitación cabe citar catorce rutas OSP en el archipiélago de las Azores, cuatro en las islas Shetland, seis en las Orcadas, cuatro en las Islas Canarias y otras cuatro que conectan las islas italianas de Lampedusa y Pantelleria con tres ciudades de Sicilia.

88. Las razones de la agrupación deben ser de carácter operativo (por ejemplo, necesidad de una base operativa en una zona apartada). La agrupación no podrá tener como principal objetivo reducir el impacto presupuestario sobre el Estado miembro. En este sentido, no es posible la agrupación de rutas rentables y no rentables sin coincidencias operativas.
89. La agrupación de rutas a efectos de la licitación aquí descrita no debe confundirse con la agrupación de rutas a la hora de imponer OSP. Según se explica en el punto 28, el acceso a una ruta determinada no puede quedar supeditado a la explotación de otras rutas. Asimismo, también es posible que no quepa agrupar determinadas rutas para su licitación, pero no obstante figuren conjuntamente en un único anuncio de licitación, si se justifica por motivos de eficacia administrativa ⁽⁶⁶⁾.

7. PROCEDIMIENTOS QUE DEBEN SEGUIRSE EN LAS LICITACIONES

90. Por lo que se refiere a la fase previa a la publicación a que se refiere el artículo 17, apartado 4 ⁽⁶⁷⁾, el Reglamento dispone que el Estado miembro afectado comunique a la Comisión el texto íntegro del anuncio de licitación, excepto en los casos en que, de conformidad con el artículo 16, apartado 5, haya dado a conocer la obligación de servicio público mediante la publicación de una nota en su diario oficial nacional. En tal caso, la licitación deberá publicarse también en el diario oficial nacional ⁽⁶⁸⁾. En aras de una tramitación eficiente y ágil, el Estado miembro debe comunicar también (en cualquier lengua oficial de la UE) a la Comisión (por correo electrónico al buzón funcional mencionado anteriormente) ⁽⁶⁹⁾ un proyecto de nota informativa relativa al anuncio de licitación (en formato electrónico, recurriendo a uno de los sistemas de tratamiento usuales) que se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* en todas las lenguas de la UE. El proyecto de nota informativa deberá contener la información descrita en el artículo 17, apartado 5, del Reglamento. La Comisión ha preparado modelos que se le pueden solicitar y están asimismo disponibles en CIRCABC. Se exhorta a los Estados miembros a transmitir también las condiciones del contrato previsto, así como cualquier otro documento relativo a los puntos mencionados en el artículo 17, apartado 3, del Reglamento n.º 1008/2008.
91. A tenor del artículo 17, apartado 6, del Reglamento n.º 1008/2008, el Estado miembro de que se trate facilitará sin demora y gratuitamente toda la información y documentación pertinentes que solicite un interesado en la licitación pública. Aunque no existe obligación de facilitar los documentos de la licitación a las partes interesadas en lenguas distintas de la del Estado miembro de que se trate, hacerlo así podría atraer a un mayor número de licitadores potenciales.
92. El anuncio de licitación y el contrato posterior deben contemplar al menos los puntos mencionados en el artículo 17, apartado 3, del Reglamento. El formato y contenido exactos de estos documentos corresponde decidirlo a las autoridades competentes de los Estados miembros, y la Comisión no dispone de modelos al efecto.
93. Los Estados miembros podrán publicar un único anuncio de licitación que incluya varias rutas por motivos de eficiencia administrativa ⁽⁷⁰⁾. Esto puede dar lugar a que distintas compañías aéreas exploten las diferentes rutas afectadas, ya que no significa que solo puedan presentarse ofertas para todas las rutas incluidas.
94. El plazo de presentación de ofertas no podrá cerrarse antes de que transcurran dos meses tras la publicación de la nota informativa ⁽⁷¹⁾. La fecha de inicio del período de exclusividad debe mencionarse en el anuncio de licitación. Esta fecha corresponderá, por regla general, a la fecha de inicio del contrato con la compañía aérea seleccionada, aunque este contrato puede también comenzar más tarde. El contrato y las operaciones en él amparadas no pueden comenzar antes de la fecha de inicio de la exclusividad indicada.
95. De conformidad con el artículo 17, apartado 4, del Reglamento, en caso de que la licitación se refiera a una ruta cuyo acceso ya estuviera limitado a una compañía aérea, el anuncio de licitación se publicará al menos seis meses antes del comienzo de la nueva concesión. Como se desprende de esta disposición, el propósito de este período mínimo es poder evaluar adecuadamente si el acceso restringido sigue siendo necesario ⁽⁷²⁾. También es posible publicar una nota informativa que anuncie la reapertura de la ruta cuando concluya un contrato exclusivo con una compañía y la ruta vuelva a quedar abierta, aunque sujeta a OSP. Sin embargo, un nuevo anuncio de licitación de conformidad con el Reglamento también permite a las compañías aéreas quedar informadas y manifestar su intención de operar sin exclusividad ni indemnización.

⁽⁶⁶⁾ Artículo 16, apartado 10, del Reglamento n.º 1008/2008. Véase el punto 94.

⁽⁶⁷⁾ Véase el punto 72.

⁽⁶⁸⁾ Artículo 17, apartado 2, del Reglamento n.º 1008/2008.

⁽⁶⁹⁾ La DG MOVE solicita la publicación a través de la Secretaría General de la Comisión. Los Estados miembros no deben ponerse en contacto directamente con la Oficina de Publicaciones de la UE. Estas notas informativas también se publicarán en el sitio web de la DG MOVE, en su boletín y en el grupo de noticias dedicado de CIRCABC.

⁽⁷⁰⁾ Artículo 16, apartado 1, del Reglamento n.º 1008/2008.

⁽⁷¹⁾ Artículo 17, apartado 4, del Reglamento n.º 1008/2008.

⁽⁷²⁾ Artículo 17, apartado 4, del Reglamento n.º 1008/2008.

96. El Estado miembro debe informar a la Comisión sin demora de los resultados de la licitación pública⁽⁷³⁾. No existe, por el momento, ningún modelo al efecto. La Comisión podrá solicitar al Estado miembro que le transmita, en el plazo de un mes, toda la documentación relativa a la selección de una compañía aérea para explotar una OSP⁽⁷⁴⁾.

8. INDEMNIZACIÓN Y RELACIÓN CON LA NORMATIVA SOBRE AYUDAS ESTATALES

8.1. Posibilidad e importe de la indemnización

97. La licitación tiene por objeto adjudicar a una única compañía aérea el derecho exclusivo a explotar la ruta sujeta a OSP. Según el artículo 17, apartado 8, del Reglamento, el Estado miembro podrá indemnizar a la compañía aérea seleccionada en la licitación por el cumplimiento de las condiciones exigidas por la OSP. Incluso en caso de que una compañía aérea se ofrezca a explotar la línea sin indemnización, el derecho exclusivo solo puede concederse mediante licitación pública⁽⁷⁵⁾.
98. La indemnización no podrá exceder del importe necesario para cubrir los costes netos derivados de la ejecución de cada OSP, teniendo en cuenta los ingresos obtenidos de ella por el operador y unos beneficios razonables⁽⁷⁶⁾. El término «beneficio razonable» no se define en el Reglamento n.º 1008/2008. En el contexto de los servicios de interés económico general, este término se define en el artículo 5, apartado 5, de la Decisión 2012/21/UE⁽⁷⁷⁾ de la Comisión (en lo sucesivo, «la Decisión SIEG») como el coeficiente de rendimiento del capital que requeriría una empresa media que estuviera considerando si prestar el servicio de interés económico general a lo largo de toda la duración del acto de atribución, teniendo en cuenta el nivel de riesgo. Según el artículo 5, apartado 7, de dicha Decisión, «cuando la prestación de un servicio de interés económico general no conlleve un riesgo contractual o comercial importante, en particular cuando los costes netos incurridos para la prestación del servicio de interés económico general se compensen esencialmente *ex post* en su totalidad, el beneficio razonable no deberá superar el tipo swap pertinente más 100 puntos básicos»⁽⁷⁸⁾. Parece razonable aplicar por analogía estos principios en el contexto de las OSP de transporte aéreo en virtud del Reglamento. Si el beneficio sobrepasara el nivel razonable, podría cuestionarse también la indemnización desde el punto de vista de la legislación sobre ayudas estatales.
99. El importe de la indemnización que se abone a la compañía aérea debe calcularse sobre la base de los costes e ingresos reales y efectivos de la explotación de la ruta, registrados por la compañía. Para que estos sean transparentes y verificables, la compañía aérea tiene que mantener un sistema contable suficientemente detallado que permita el cálculo de los costes y los ingresos correspondientes específicamente a la ruta sujeta a OSP. En cualquier caso, la indemnización se limitará al importe anunciado en la oferta de la compañía aérea.

8.2. Relación con la normativa sobre ayudas estatales

100. En primer lugar, procede recordar que la evaluación como ayuda estatal tiene lugar con independencia de la evaluación efectuada en virtud del Reglamento n.º 1008/2008. No obstante, si no se cumplen los requisitos de este Reglamento, por ejemplo por lo que respecta a la definición de la OSP, y se adjunta a dicha OSP una indemnización, los requisitos de la normativa sobre ayudas estatales tampoco pueden cumplirse. Aun cuando los servicios de la Comisión afectados cooperan estrechamente en la evaluación de los regímenes de OSP, es importante hacer hincapié en que las notificaciones de ayudas estatales, cuando sean necesarias⁽⁷⁹⁾, son independientes de la notificación del régimen de OSP a la Comisión; a nivel administrativo, esta última la gestiona la DG MOVE, en tanto que las notificaciones de ayudas estatales eventualmente necesarias las tramita la Dirección General de Competencia de la Comisión (denominada «DG COMP»). Ambos conjuntos de normas y procedimientos deben respetarse, y con arreglo a ambos pueden presentarse denuncias a la Comisión.

⁽⁷³⁾ Artículo 17, apartado 9, del Reglamento n.º 1008/2008.

⁽⁷⁴⁾ Artículo 17, apartado 10, del Reglamento n.º 1008/2008.

⁽⁷⁵⁾ Artículo 16, apartado 10, del Reglamento n.º 1008/2008.

⁽⁷⁶⁾ Artículo 17, apartado 8, del Reglamento n.º 1008/2008.

⁽⁷⁷⁾ Decisión de la Comisión, de 20 de diciembre de 2011, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 106, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general (DO L 7 de 11.1.2012, p. 3).

⁽⁷⁸⁾ http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/swap_rates_en.html

⁽⁷⁹⁾ Hay que recordar que si se cumplen los criterios de la sentencia *Altmark* (véase la nota 83 a pie de página) o las disposiciones de la Decisión SIEG (véase la nota 85), esta notificación no es necesaria.

8.2.1. Subvenciones públicas concedidas para compensar las obligaciones de servicio público

101. El Reglamento se aplica de la misma manera tanto si se concede indemnización por la OSP como si no. Sin embargo, cuando se conceda deben respetarse las disposiciones del Tratado en materia de ayudas estatales (artículos 107 a 109 del TFUE), tal como han sido interpretadas por el Tribunal de Justicia, así como las normas contenidas en los instrumentos de la Comisión que regulan las ayudas estatales para la prestación de servicios de interés económico general (SIEG). Estos instrumentos de la Comisión son los siguientes:
- a) Una Comunicación ⁽⁸⁰⁾ en la que aclara los conceptos clave subyacentes a la aplicación de la normativa sobre ayudas estatales a las compensaciones por servicio público, así como las condiciones (los denominados «criterios de Altmark» ⁽⁸¹⁾, véase el punto siguiente) en virtud de las cuales las compensaciones por servicio público no constituyen ayudas estatales.
 - b) El Reglamento (UE) n.º 360/2012 de la Comisión relativo a las ayudas *de minimis* para la prestación de SIEG (en lo sucesivo: «el Reglamento n.º 360/2012») ⁽⁸²⁾, que establece que una compensación por servicio público de un importe no superior a 500 000 EUR durante cualquier período de tres ejercicios fiscales no se considera ayuda, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en ese mismo Reglamento.
 - c) La Decisión SIEG, que establece las condiciones en las que las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público son compatibles con el mercado interior y están exentas de la obligación de notificación. El ámbito de aplicación de esta Decisión cubre las indemnizaciones por OSP que se conceden a las compañías aéreas en relación con enlaces aéreos a islas en los que el tráfico medio anual no supere los 300 000 pasajeros y se ajusten al Reglamento n.º 1008/2008.
 - d) Una Comunicación relativa al marco sobre las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público ⁽⁸³⁾ (en lo sucesivo, «el marco SIEG»), que establece las condiciones en las que una compensación sujeta a la obligación de notificación ⁽⁸⁴⁾ podrá ser declarada compatible con el artículo 106, apartado 2, del TFUE por la Comisión.
 - e) Una Guía de la Comisión relativa a la aplicación de las normas de la Unión Europea en materia de ayudas estatales, contratos públicos y mercado interior a los servicios de interés económico general, y en particular a los servicios sociales de interés general ⁽⁸⁵⁾, que aporta orientaciones complementarias sobre la aplicación de la normativa de los SIEG.

8.2.2. Los criterios de la sentencia Altmark

102. En su sentencia en el asunto Altmark Trans GmbH y Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Altmark), el Tribunal de Justicia manifestó que las compensaciones por servicio público no constituyen ayuda estatal, a tenor de lo dispuesto en el artículo 107 del TFUE, siempre que se cumplan cuatro criterios inseparables.
- 1) la empresa beneficiaria debe estar efectivamente encargada de la ejecución de OSP y estas deben estar claramente definidas;
 - 2) los parámetros para el cálculo de la compensación deben establecerse previamente de forma objetiva y transparente;
 - 3) la compensación no puede superar el nivel necesario para cubrir total o parcialmente los gastos ocasionados por la ejecución de las OSP, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable;
 - 4) cuando la elección de la empresa encargada de ejecutar las OSP, en un caso concreto, no se haya realizado en el marco de un procedimiento de contratación pública que permita seleccionar al candidato capaz de prestar estos servicios originando el menor coste para la colectividad, el nivel de la compensación necesaria debe calcularse sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada en medios de transporte, habría soportado.

⁽⁸⁰⁾ Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de las normas de la Unión Europea en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general (DO C 8 de 11.1.2012, p. 4).

⁽⁸¹⁾ Asunto C-280/00, Altmark Trans GmbH y Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

⁽⁸²⁾ Reglamento (UE) n.º 360/2012 de la Comisión, de 25 de abril de 2012, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas *de minimis* concedidas a empresas que prestan servicios de interés económico general (DO L 114 de 26.4.2012, p. 8).

⁽⁸³⁾ Comunicación de la Comisión — Marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público (DO C 8 de 11.1.2012, p. 15).

⁽⁸⁴⁾ Es decir, cuando la compensación por servicio público no cumpla los criterios de Altmark, no esté cubierta por la normativa *de minimis* de los SIEG y no responda a la exención por categorías en virtud de la Decisión.

⁽⁸⁵⁾ SWD(2013) 53 final/2 disponible en: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_en.pdf

103. Cuando se cumplan estos cuatro criterios, la indemnización por OSP no constituye ayuda estatal y no es necesario remitir a la Comisión una notificación de ayuda estatal (no obstante, como se ha mencionado anteriormente, siguen siendo aplicables los requisitos de notificación y publicación del Reglamento n.º 1008/2008) ⁽⁸⁶⁾. Corresponde en primer lugar a las autoridades nacionales afectadas evaluar si cualquier indemnización concedida en virtud del artículo 17, apartado 8, del Reglamento n.º 1008/2008 cumple estos cuatro criterios.
104. Las disposiciones del Reglamento n.º 1008/2008 se han inspirado en los criterios mencionados: el artículo 17, apartado 3, letra a), cubre el primer criterio de Altmark; el artículo 17, apartado 3, letra e), el segundo; el artículo 17, apartado 8, el tercero; y, en relación con el cuarto, el artículo 16, apartado 10, prevé el uso de un procedimiento de licitación. Aunque el artículo 16, apartado 10, no precisa el procedimiento de licitación, según la sentencia Altmark el procedimiento elegido debe llevar a la prestación del servicio al menor coste para la colectividad. Por tanto, cuando se aplique el cuarto criterio de Altmark, si solo se ha presentado una oferta en el procedimiento de licitación, no podrá considerarse normalmente cumplido el criterio, a menos que: i) existan salvaguardias particularmente sólidas en el diseño del procedimiento que garanticen la prestación del servicio al menor coste para la colectividad, o ii) el Estado miembro compruebe por otros medios que el resultado corresponde al menor coste para la colectividad. Esto significa que, si se cumplen las condiciones del Reglamento n.º 1008/2008, puede considerarse, a la luz de las explicaciones precedentes, que no existe en principio ayuda estatal.
105. En caso de que no pueda descartarse, vistos los criterios establecidos en la sentencia Altmark, la existencia de ayuda estatal, el Estado miembro debe garantizar por otros medios el cumplimiento de la normativa sobre ayudas estatales. Tal cosa puede suceder, por ejemplo, cuando, en una situación de urgencia con arreglo al artículo 16, apartado 12, del Reglamento, la compañía aérea se selecciona sin licitación abierta, por acuerdo mutuo entre las autoridades del Estado miembro y la compañía. En tales casos, el Estado miembro debe comprobar que el importe de la indemnización no implique la concesión de una ayuda estatal sobre la base de los criterios de Altmark o del Reglamento n.º 360/2012. En caso contrario, también es posible que la ayuda sea compatible con el mercado interior en virtud de la Decisión SIEG, en cuyo caso no se requiere notificación, o que deba notificarse, pero pueda ser declarada compatible por la Comisión con arreglo al artículo 106, apartado 2, del TFUE, si se cumplen las condiciones del marco SIEG

9. PROCEDIMIENTO DE URGENCIA

106. En el transcurso de una concesión exclusiva, la compañía aérea de la UE seleccionada mediante licitación podría verse obligada a poner fin a la prestación de los servicios con escasa antelación, por ejemplo por motivos de insolvencia financiera. En estas circunstancias, el artículo 16, apartado 12, del Reglamento permite un procedimiento de urgencia para evitar en su caso la interrupción de los servicios aéreos afectados. El procedimiento se aplica únicamente a la interrupción súbita e inesperada de los servicios aéreos en una ruta sujeta a OSP cuando los servicios estaba prestándolos ya una compañía seleccionada mediante licitación pública. No se aplica cuando los procedimientos nacionales para modificar o renovar las OSP han tenido una duración inesperadamente larga ⁽⁸⁷⁾.
107. El procedimiento de urgencia no puede aplicarse en las siguientes situaciones, entre otras:
- una compañía aérea explotaba la ruta sin exclusividad (OSP abierta),
 - la interrupción de los servicios aéreos se debe a la expiración del contrato (esta interrupción es previsible y no puede, por tanto, ser súbita); debería haberse publicado un nuevo anuncio de licitación como mínimo seis meses antes del comienzo del nuevo período de concesión,
 - la interrupción de los servicios aéreos sigue a un preaviso por parte de la compañía aérea de al menos seis meses (la interrupción de servicios no es súbita ni imprevisible, y hay tiempo suficiente para realizar una nueva licitación sin el procedimiento de urgencia) ⁽⁸⁸⁾.
108. En caso de interrupción súbita del servicio por parte de la compañía aérea seleccionada de conformidad con el procedimiento de licitación mencionado, el Estado miembro podrá seleccionar a una compañía aérea de la UE

⁽⁸⁶⁾ Por ejemplo, hay que subrayar que el primer criterio de Altmark, así como la Decisión SIEG y el marco SIEG, requieren la existencia de un «verdadero» servicio de interés económico general, lo cual, en el contexto del transporte aéreo, implica que los artículos 16 y 17 del Reglamento n.º 1008/2008 son de obligado cumplimiento.

⁽⁸⁷⁾ La Comisión ha observado un recurso más generalizado a los procedimientos de urgencia y a los procedimientos de adjudicación nacionales en casos que no podían calificarse realmente de urgentes. Es una tendencia que se propone supervisar y controlar estrechamente, y combatirla si resulta necesario.

⁽⁸⁸⁾ Artículo 17, apartado 4, del Reglamento n.º 1008/2008 y punto 97 *supra*.

diferente para operar la OSP por un período de hasta siete meses si el importe de las indemnizaciones sigue ajustándose al artículo 17, apartado 8, del Reglamento⁽⁸⁹⁾ y si la selección de la nueva compañía se efectúa entre compañías aéreas de la UE respetando los principios de transparencia y no discriminación. También se pondrá en marcha inmediatamente un nuevo anuncio de licitación para un período contractual normal, lo que también se deriva de la interacción de los plazos que se explica a continuación.

109. El período de siete meses se contará a partir del inicio de las operaciones por la nueva compañía aérea seleccionada. No se puede renovar. En efecto, habida cuenta de que la licitación tiene por objeto la renovación de un derecho exclusivo ya existente, el anuncio de licitación debe iniciarse al menos con seis meses de antelación, de conformidad con el artículo 17, apartado 4, del Reglamento.
110. Deben respetarse los principios de transparencia y no discriminación en la selección de la compañía aérea, teniendo en cuenta las circunstancias particulares. En efecto, el procedimiento de urgencia se aplica cuando no se dispone de tiempo suficiente para iniciar un proceso formal de licitación, puesto que ha de buscarse rápidamente una nueva compañía aérea. No obstante, las autoridades deben ponerse en contacto lo antes posible con varias compañías aéreas que puedan estar interesadas en explotar la ruta en cuestión. Podría tratarse, por ejemplo, de las compañías aéreas ya activas en la región o que participaron en la última licitación.
111. El Estado miembro informará sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros afectados del procedimiento de urgencia y sus motivos⁽⁹⁰⁾. Se recomienda que el Estado miembro informe también a la Comisión acerca de cualquier contacto con otras compañías aéreas y de sus resultados. La Comisión podrá también encargarse de la publicación de un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, aunque no sea obligatorio en el caso del procedimiento de urgencia.
112. A solicitud de un Estado miembro o por iniciativa propia, la Comisión podrá suspender el procedimiento de urgencia, de conformidad con el procedimiento consultivo aplicable, si considera tras su evaluación que no se cumplen los requisitos que establece al respecto el Reglamento o que es contrario en cualquier modo al Derecho de la UE⁽⁹¹⁾.

10. PROCEDIMIENTOS DE LICITACIÓN DE OSP Y RELACIÓN CON LA NORMATIVA SOBRE CONTRATACIÓN PÚBLICA

113. Los procedimientos establecidos en el Reglamento n.º 1008/2008 deben aplicarse siempre que se organicen licitaciones para la adquisición de servicios aéreos. Cuando la autoridad competente de un Estado miembro celebre un contrato de servicio público, tiene que respetar las normas de contratación aplicables. El 26 de febrero de 2014, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron las Directivas 2014/24/UE y 2014/25/UE⁽⁹²⁾ (en lo sucesivo, «Directiva 2014/24» y «Directiva 2014/25»), que establecen las normas relativas a los contratos de servicio público.
114. En la misma fecha, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron la nueva Directiva 2014/23/UE, relativa a la adjudicación de contratos de concesión de servicios⁽⁹³⁾ (en lo sucesivo, «Directiva 2014/23») y, según la experiencia de la Comisión, la mayor parte de los contratos adjudicados en aplicación del artículo 17 del Reglamento n.º 1008/2008 constituyen «concesiones de servicios» en el sentido de esa Directiva. En particular, mediante este tipo de contrato la autoridad competente confía la prestación de los servicios aéreos a una compañía aérea durante determinado período de tiempo. La compañía aérea está obligada a prestar los servicios de transporte establecidos en el contrato, normalmente a cambio de una indemnización financiera de la autoridad⁽⁹⁴⁾. La compañía aérea, en principio, asume el riesgo de explotación (en caso de que no sea así, el contrato debería considerarse en principio un contrato público en el sentido de las Directivas 2014/24 o 2014/25), incluido el riesgo relacionado con la demanda de sus servicios de transporte, ya que las autoridades competentes no suelen garantizar en el contrato que la compañía aérea recuperará todas las inversiones realizadas o los costes derivados del cumplimiento de sus obligaciones contractuales⁽⁹⁵⁾. La consideración de concesión es importante, ya que el artículo 10, apartado 3, de la Directiva 2014/23 relativa a la adjudicación de contratos de concesión indica explícitamente que no se aplicará a las concesiones de servicios de transporte aéreo basadas en el otorgamiento de una licencia de explotación en el sentido del Reglamento n.º 1008/2008. En los raros casos en que el acuerdo pueda considerarse un contrato público de servicios incluido en el ámbito de las Directivas 2014/24 o 2014/25, según el caso, en principio la Directiva correspondiente se aplicaría en simultaneidad con el Reglamento n.º 1008/2008, que, como *lex specialis*, prevalecería en caso de discrepancia.

⁽⁸⁹⁾ Como siempre, también ha de cumplirse la normativa sobre ayudas estatales.

⁽⁹⁰⁾ Primera frase del último párrafo del artículo 16, apartado 12, del Reglamento n.º 1008/2008.

⁽⁹¹⁾ *Ibidem*, segunda frase.

⁽⁹²⁾ Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 65). Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y por la que se deroga la Directiva 2004/17/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 243).

⁽⁹³⁾ Directiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la adjudicación de contratos de concesión (DO L 94 de 28.3.2014, p. 1).

⁽⁹⁴⁾ Véase también el asunto C-205/99, *Analir contra Administración General del Estado*, ECLI:EU:C:2001:107, apartados 63 y 65.

⁽⁹⁵⁾ La diferencia de nivel de riesgo repercutiría asimismo en la definición del beneficio razonable.

11. PODERES DE INVESTIGACIÓN Y DECISIÓN DE LA COMISIÓN

115. Los Estados miembros deben adoptar todas las medidas necesarias para garantizar que las decisiones (incluidas las de adjudicación) sobre OSP puedan revisarse efectivamente y lo antes posible cuando se alegue que han infringido la legislación de la UE o las normas nacionales que apliquen dicha legislación ⁽⁹⁶⁾.
116. De conformidad con el artículo 18, apartado 1, del Reglamento, la Comisión puede solicitar a los Estados miembros que le transmitan, en el plazo de dos meses, un documento que justifique la OSP y su conformidad con los criterios citados en el artículo 16, un análisis de la economía de la región, un análisis de la proporcionalidad entre las obligaciones previstas y los objetivos de desarrollo económico y, por último, un análisis de los servicios aéreos existentes, en su caso, y de los demás modos de transporte disponibles que podrían considerarse sustitutos de la imposición prevista. El derecho a recibir los documentos y análisis a que se refiere el artículo 18, apartado 1, letras a) a d), permite a la Comisión estar informada de las OSP y de su justificación. Estos documentos presentados por el Estado miembro podrán también aclarar el contexto de la OSP y su adecuación en virtud del Reglamento.
117. La Comisión llevará a cabo una investigación a petición de un Estado miembro o por propia iniciativa, con arreglo al artículo 18, apartado 2, del Reglamento.
118. De conformidad con este artículo 18, apartado 2, la Comisión tomará una decisión ⁽⁹⁷⁾, basada en todos los factores pertinentes, sobre si deben continuar aplicándose los artículos 16 y 17 respecto de la ruta en cuestión. El objetivo es garantizar la correcta aplicación de las normas aplicables tanto a la imposición de la OSP en cuanto tal como a la limitación del acceso con arreglo al artículo 16, apartado 9, y el importe de la eventual indemnización concedida.

⁽⁹⁶⁾ Artículo 18, apartado 1, del Reglamento n.º 1008/2008. Corresponde al Estado miembro decidir si la revisión corre a cargo de un órgano administrativo o judicial.

⁽⁹⁷⁾ Aplicando el procedimiento consultivo oportuno de conformidad con el artículo 18, apartado 2, del Reglamento n.º 1008/2008.

ANEXO I

Cuestionario elaborado por la DG COMP y la DG MOVE para la notificación de las OSP a la Comisión

Notificación de obligaciones de servicio público (OSP) impuestas sobre la base de los artículos 16 y 17 del reglamento (ce) n.º 1080/2008 ⁽¹⁾

* Se ruega adjuntar este formulario a los que tienen que enviarse a la DG MOVE para su publicación en el Diario Oficial de la UE.

* El formulario debe enviarse a MOVE-PSO@ec.europa.eu

* Las páginas 1 y 2 deben enviarse junto con la notificación de la imposición de la OSP.

* La página 3 debe enviarse junto con la notificación de la convocatoria de licitación.

Información sobre la región	
Región atendida por la OSP ⁽²⁾	
Tipo de ruta	¿Se trata de una región periférica o de una región en desarrollo? ¿Se trata de una ruta de baja densidad de tráfico que se considera esencial para el desarrollo económico y social de la región servida por el aeropuerto?
Justificación relativa a las necesidades de la región ⁽³⁾	

Información sobre la(s) ruta(s)	
¿Desde cuándo se ha impuesto la OSP en la ruta ⁽⁴⁾ ?	
Tráfico total en la ruta durante los dos últimos años (expresado en número de pasajeros)	
Tráfico total ⁽⁵⁾ en los aeropuertos atendidos durante los dos últimos años	Aeropuerto de destino (que atiende a la región de que se trate)
	Aeropuerto de origen

Información sobre servicios aéreos alternativos	
Aeropuertos alternativos al aeropuerto de destino/origen ⁽⁶⁾	

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (versión refundida) (DO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

⁽²⁾ Indique, en particular, las ciudades a las que prestarán servicio las rutas sujetas a OSP.

⁽³⁾ Indíquense las razones mencionadas por el artículo 16, apartado 1, y apartado 3, letra a), del Reglamento n.º 1008/2008 que justifiquen la necesidad de imponer la OSP.

⁽⁴⁾ Adjúntese el texto de la última imposición o modificación de la OSP sobre la base del Reglamento n.º 1008/2008 o, en su caso, del Reglamento n.º 2408/92.

⁽⁵⁾ Pasajeros de salida y llegada.

⁽⁶⁾ La lista debe incluir al menos los aeropuertos situados en un radio de 150 km o una isócrona de 1h30m desde la ciudad o ciudades de la región de que se trate.

Información sobre servicios aéreos alternativos

Descripción de los servicios aéreos alternativos (frecuencias, horarios, escalas, estacionalidad)	
Comparación de las duraciones de los viajes en el servicio aéreo de la OSP y los servicios alternativos	
Conclusión relativa a la inexistencia de una alternativa válida para los pasajeros	

Información sobre los modos de transporte alternativos

Otros modos de transporte disponibles (sírvese marcar la casilla correspondiente)	Marítimo		Ferrovionario		Carretera	
Descripción de los servicios ofrecidos por los modos de transporte alternativos (frecuencias, horarios, escalas, estacionalidad)						
Comparación de las duraciones de los viajes entre el servicio aéreo cubierto por la OSP y los servicios alternativos						
Conclusión relativa a la inexistencia de una alternativa válida para los pasajeros						

Información sobre la OSP

Breve presentación de la OSP en términos de tarifas, horarios, frecuencias y capacidad.	
¿Cómo se han establecido estos aspectos del servicio?	

Información sobre la licitación

Especifíquese si la licitación se refiere a varias rutas por motivos de eficacia operativa	
Especifíquese si la licitación tiene por objeto ofrecer una exclusividad sin indemnización financiera. De no ser así, explíquese por qué esta opción no es apropiada.	
Especifíquese si se ha ofrecido una indemnización financiera y su importe	
Especifíquese cómo se ha calculado la indemnización ofrecida a través de la licitación y el pliego de condiciones.	

Información relativa a ayudas estatales

Los servicios de la Comisión desean llamar la atención de las autoridades nacionales sobre el hecho de que el cumplimiento de los requisitos del Reglamento n.º 1008/2008 se entiende sin perjuicio de la evaluación, aplicando la normativa sobre ayudas estatales, de la posible indemnización financiera concedida con arreglo al artículo 17, apartado 8, de dicho Reglamento (véase, en particular, el apartado 68 de la Comunicación de la Comisión, de 20 de diciembre de 2011, relativa a la aplicación de las normas de la Unión Europea en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general ⁽¹⁾).

En particular, la conformidad de dicha indemnización con el artículo 17, apartados 3 y 8, y con el artículo 16, apartado 10, del Reglamento n.º 1008/2008 no basta para considerar que se cumplen las cuatro condiciones inseparables de la sentencia *Altmark* ⁽²⁾. Corresponde a las autoridades nacionales evaluar si la eventual indemnización concedida en virtud del artículo 17, apartado 8, del Reglamento n.º 1008/2008 cumple estas cuatro condiciones. Si este no es el caso, la indemnización constituirá una ayuda estatal (se considera que la ayuda *de minimis*, tal como se define en el Reglamento (UE) n.º 360/2012, no cumple todos los criterios del artículo 107, apartado 1, del TFUE y, por lo tanto, no está sujeta a la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del Tratado ⁽³⁾).

Esta ayuda estatal puede ser declarada compatible y eximida de la obligación de notificación si se cumplen los criterios de la Decisión de la Comisión sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público ⁽⁴⁾. De no ser así, será de aplicación la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del Tratado. La indemnización podrá entonces ser declarada compatible con el mercado interior sobre la base del marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público ⁽⁵⁾. Con el fin de limitar el número de notificaciones, los Estados miembros pueden notificar los regímenes de ayuda, en lugar de cada medida de ayuda individual.

⁽¹⁾ DO C 8 de 11.1.2012, p. 4.

⁽²⁾ Asunto C-280/00, *Altmark Trans GmbH y Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, apartados 87 a 93. Las cuatro condiciones son las siguientes: 1. La empresa beneficiaria tiene que encargarse efectivamente del cumplimiento de las obligaciones de servicio público y dichas obligaciones tienen que ser definidas claramente. 2. Los parámetros para el cálculo de la compensación deben establecerse previamente de forma objetiva y transparente, para evitar que esta confiera una ventaja económica que pueda favorecer a la empresa beneficiaria frente a las empresas competidoras. 3. La compensación no puede sobrepasar lo necesario para cubrir la totalidad o parte de los costes originados por la ejecución de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos relativos a las mismas además de un margen de beneficio razonable para el citado cumplimiento. 4. Cuando la elección de la empresa encargada de ejecutar obligaciones de servicio público, en un caso concreto, no se haya realizado en el marco de un procedimiento de contratación pública que permita seleccionar al candidato capaz de prestar estos servicios originando el menor coste para la colectividad, el nivel de la compensación necesaria debe calcularse sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada en medios de transporte para poder satisfacer las exigencias de servicio público requeridas, habría soportado para ejecutar estas obligaciones, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de estas obligaciones.

⁽³⁾ Reglamento (UE) n.º 360/2012 de la Comisión, de 25 de abril de 2012, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas *de minimis* concedidas a empresas que prestan servicios de interés económico general (DO L 114 de 26.4.2012, p. 8).

⁽⁴⁾ Decisión de la Comisión, de 20 de diciembre de 2011, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 106, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general (DO L 7 de 11.1.2012, p. 3). Se trata, por ejemplo, de las rutas a islas en las que tráfico anual durante los dos ejercicios financieros precedentes no superó los 300 000 pasajeros.

⁽⁵⁾ DO C 8 de 11.1.2012, p. 15.

ANEXO II

Extracto de las disposiciones relativas a las obligaciones de servicio público contenidas en el Reglamento n.º 1008/2008**Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (versión refundida)**

Considerandos 11 y 12 y artículos 16 a 18:

Considerando lo siguiente:

- 11) Para tomar en consideración las características especiales y las limitaciones de las regiones ultraperiféricas, en particular, su gran lejanía geográfica, su insularidad o su pequeño tamaño, y la obligación de establecer enlaces adecuados con las regiones centrales de la Comunidad, procede adoptar medidas especiales sobre las obligaciones de servicio público en relación con las rutas a dichas regiones.
- 12) Las condiciones en que pueden imponerse obligaciones de servicio público deben estar definidas de forma clara e inequívoca, y los correspondientes procedimientos de licitación deben estar abiertos a la participación de un número suficiente de competidores. La Comisión debe poder estar en condiciones de obtener toda la información necesaria para examinar las justificaciones económicas de las obligaciones de servicio público en casos concretos.

*Artículo 16***Principios generales de las obligaciones de servicio público**

1. Todo Estado miembro, tras consultar a otros Estados miembros interesados y después de haber informado a la Comisión, a los aeropuertos de que se trate y a las compañías aéreas que operen en ese trayecto, podrá imponer la obligación de servicio público en relación con servicios aéreos regulares entre un aeropuerto situado en la Comunidad y un aeropuerto que sirva a una región periférica o en desarrollo de su territorio o en una ruta de baja densidad de tráfico que sirva a un aeropuerto de su territorio, cuando dicha ruta se considere esencial para el desarrollo económico y social de la región servida por el aeropuerto. Dicha obligación se impondrá solamente en la medida necesaria para garantizar en dicha ruta una prestación mínima de servicios aéreos regulares que cumplan determinados requisitos en materia de continuidad, regularidad precios o capacidad mínima que las compañías aéreas no asumirían si únicamente tuvieran en cuenta su interés comercial.

Los requisitos impuestos a la ruta sujeta a dicha obligación de servicio público se establecerán de manera transparente y no discriminatoria.

2. En aquellos casos en que otros modos de transporte no puedan asegurar un servicio ininterrumpido con al menos dos trayectos diarios, los Estados miembros interesados podrán incluir en la obligación de servicio público la exigencia de que cualquier compañía aérea comunitaria que se proponga explotar servicios en dicha ruta deposite una garantía en concepto de continuidad en la explotación de dicha ruta durante un período determinado, que deberá especificarse, de conformidad con las demás condiciones de la obligación de servicio público.

3. Los Estados miembros evaluarán la necesidad y la adecuación de la obligación de servicio público prevista teniendo en cuenta:

- a) la proporcionalidad entre la obligación prevista y las necesidades de desarrollo económico de la región de que se trate;
- b) la posibilidad de recurrir a otros modos de transporte y la capacidad de estos modos de satisfacer las necesidades de transporte consideradas, en particular cuando existan servicios ferroviarios que cubran la misma ruta en un tiempo inferior a tres horas y con frecuencias y conexiones suficientes y horarios convenientes;
- c) las tarifas aéreas y las condiciones que puedan proponerse a los usuarios;
- d) el efecto combinado de todas las compañías aéreas que operen o vayan a operar en la ruta.

4. Cuando un Estado miembro desee imponer una obligación de servicio público, comunicará el texto completo de la misma a la Comisión, a los demás Estados miembros interesados, a los aeropuertos de que se trate y a las compañías aéreas que operen la ruta en cuestión.

La Comisión publicará una nota informativa en el *Diario Oficial de la Unión Europea* en la cual:

- a) se indicarán los dos aeropuertos conectados por la ruta en cuestión y posibles puntos intermedios de escala;
- b) se mencionará la fecha de entrada en vigor de la obligación de servicio público, y

c) se indicará la dirección completa en la que el Estado miembro interesado ofrecerá sin demora y gratuitamente el texto y cualquier otra información o documentación relativa a la obligación de servicio público de que se trate.

5. No obstante lo dispuesto en el apartado 4, por lo que respecta a las rutas cuyo número de pasajeros previsto sea inferior a 10 000 al año, la información sobre la obligación de servicio público se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en el Diario Oficial del Estado miembro de que se trate.

6. La fecha de entrada en vigor de una obligación de servicio público no deberá ser anterior a la publicación de la nota informativa que se menciona en el párrafo segundo del apartado 4.

7. Cuando, de conformidad con lo dispuesto en los apartados 1 y 2, se haya impuesto una obligación de servicio público, la compañía aérea comunitaria podrá hacer ventas solo asiento siempre que el servicio aéreo en cuestión cumpla con todos los requisitos de la obligación de servicio público. En consecuencia, ese servicio aéreo se considerará como servicio aéreo regular.

8. Cuando, de conformidad con lo dispuesto en los apartados 1 y 2, se haya impuesto una obligación de servicio público, se permitirá a todas las demás compañías aéreas comunitarias iniciar en cualquier momento la realización de servicios aéreos regulares que cumplan con todos los requisitos de la obligación de servicio público, incluso durante el período de explotación que pueda exigirse en virtud del apartado 2.

9. No obstante lo dispuesto en el apartado 8, si ninguna compañía aérea comunitaria hubiera iniciado o pudiera demostrar que está a punto de iniciar servicios aéreos regulares sostenibles en una ruta de conformidad con las obligaciones de servicio público que se hayan establecido para dicha ruta, el Estado miembro podrá limitar el acceso a los servicios aéreos regulares en dicha ruta a una sola compañía aérea comunitaria durante un período de hasta cuatro años, transcurrido el cual la situación deberá volver a estudiarse.

Este período podrá extenderse hasta cinco años si la obligación de transporte público se impone en una ruta a un aeropuerto que dé servicio a una región ultraperiférica, conforme a la definición mencionada en el artículo 299, apartado 2, del Tratado.

10. El derecho a explotar los servicios mencionados en el apartado 9 se ofrecerá mediante licitación pública de conformidad con el artículo 17, de forma individual o, cuando esté justificado por motivos de eficacia operativa, para un grupo de tales rutas, a cualquier compañía aérea comunitaria habilitada para ello. Todo Estado miembro podrá, por motivos de eficacia administrativa, publicar en una licitación única una oferta que incluya varias rutas.

11. Se considerará expirada la obligación de servicio público cuando no se haya operado ningún servicio de transporte aéreo regular en un período de más de 12 meses en la ruta sujeta a dicha obligación.

12. En caso de interrupción súbita de servicio por parte de la compañía aérea comunitaria seleccionada de conformidad con el artículo 17, el Estado miembro interesado podrá, en caso de urgencia, seleccionar por mutuo acuerdo una compañía aérea comunitaria distinta que opere la obligación de servicio público durante un período máximo de siete meses, no renovables, en las siguientes condiciones:

- a) toda indemnización abonada por el Estado miembro se ajustará a lo dispuesto en el artículo 17, apartado 8;
- b) la selección se efectuará entre compañías aéreas comunitarias, respetando los principios de transparencia y no discriminación;
- c) se procederá a una nueva licitación.

La Comisión y el Estado o Estados miembros interesados serán informados sin demora del procedimiento de urgencia y sus motivos. A solicitud de uno o varios Estados miembros o por iniciativa propia, la Comisión podrá suspender el procedimiento conforme al procedimiento del artículo 25, apartado 2, si considera, una vez realizada su evaluación, que no cumple las prescripciones del presente apartado o es contrario en cualquier modo al Derecho comunitario.

Artículo 17

Procedimiento de licitación para las obligaciones de servicio público

1. La licitación pública prescrita en el artículo 16, apartado 10, se realizará conforme al procedimiento establecido en los apartados 2 a 10 del presente artículo.

2. El Estado miembro interesado comunicará a la Comisión el texto íntegro del anuncio de licitación, excepto cuando, de conformidad con el artículo 16, apartado 5, haya difundido la obligación de servicio público mediante la publicación de la información en el Diario Oficial nacional, en cuyo caso se publicará también la licitación en dicho Diario Oficial nacional.

3. El anuncio de licitación y el subsiguiente contrato abarcarán, entre otros, los siguientes puntos:

- a) los niveles de servicio requeridos por la obligación de servicio público;
- b) las reglas relativas a la modificación y finalización del contrato, en particular con el fin de tener en cuenta cambios imprevisibles;
- c) el plazo de validez del contrato;

- d) las sanciones en caso de incumplimiento del contrato;
- e) parámetros objetivos y transparentes, basándose en los cuales se calculará, si procede, la indemnización por ejecución de las obligaciones de servicio público.
4. La Comisión dará a conocer la licitación mediante una nota informativa publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. El plazo de presentación de ofertas no podrá cerrarse antes de que transcurran dos meses desde la fecha de publicación de dicha nota informativa. El caso de que la licitación se refiera a una ruta cuyo acceso ya estuviera limitado a una compañía aérea de conformidad con el artículo 16, apartado 9, el anuncio de licitación se publicará al menos seis meses antes del comienzo de la nueva concesión, a fin de valorar si tal restricción de acceso sigue siendo necesaria.
5. En la nota informativa figurarán los siguientes elementos:
- a) Estado o Estados miembros interesados;
- b) ruta aérea de que se trata;
- c) duración del contrato;
- d) dirección completa en la cual el Estado miembro pondrá a disposición de los interesados toda información o documentación relativa a la licitación pública y la obligación de servicio público;
- e) plazo de presentación de las ofertas.
6. El Estado o Estados miembros comunicarán sin demora y gratuitamente toda la información y documentación pertinentes que soliciten los interesados en la licitación pública.
7. El fallo de la licitación se efectuará lo antes posible después de tener en cuenta en la selección la adecuación del servicio ofrecido, los precios y condiciones que pueden proponerse a los usuarios y el coste de la compensación que sea necesario aportar por el Estado o Estados miembros interesados, si fuese necesario.
8. Los Estados miembros interesados podrán indemnizar a las compañías aéreas, seleccionadas en virtud del apartado 7, los gastos que les ocasione el dar cumplimiento a las obligaciones de servicio público impuestas con arreglo al artículo 16. Dicha indemnización no podrá exceder del importe necesario para cubrir los costes netos derivados de la ejecución de cada obligación de servicio público, teniendo en cuenta los correspondientes ingresos conservados por el operador y unos beneficios razonables.
9. La Comisión será informada por escrito y sin demora de los resultados de la licitación pública y de la selección realizada por el Estado miembro, en la cual se hará constar lo siguiente:
- a) números, nombres e información empresarial de los licitadores;
- b) elementos operativos que figuren en las ofertas;
- c) indemnizaciones solicitadas en las ofertas;
- d) nombre del licitador seleccionado.
10. A petición de un Estado miembro o por iniciativa propia, la Comisión podrá pedir a los Estados miembros que le transmitan, en el plazo de un mes, toda la documentación relativa a la selección de una compañía aérea para la explotación de una obligación de servicio público. En caso de que los documentos solicitados no se transmitan en el plazo prescrito, la Comisión podrá suspender la licitación con arreglo al procedimiento del artículo 25, apartado 2.

Artículo 18

Examen de las obligaciones de servicio público

1. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que las decisiones tomadas de conformidad con las disposiciones de los artículos 16 y 17 se revisen efectivamente y, en particular, lo antes posible cuando pueda alegarse que tales decisiones han infringido la legislación comunitaria o las normas nacionales que apliquen dicha legislación.

En particular, a solicitud de un Estado miembro o por iniciativa propia, la Comisión podrá solicitar a los Estados miembros que le transmitan, en el plazo de dos meses:

- a) un documento en el que se justifique la necesidad de la obligación de servicio público y su conformidad con los criterios citados en el artículo 16;
- b) un análisis de la economía de la región;
- c) un análisis de la proporcionalidad entre las obligaciones previstas y los objetivos de desarrollo económico;
- d) un análisis de los servicios aéreos existentes, en su caso, y de los demás modos de transporte disponibles que podrían considerarse sustitutos de la imposición prevista.

2. A petición de un Estado miembro que considere que en virtud de lo dispuesto en los artículos 16 y 17 se esté limitando indebidamente el desarrollo de una ruta, o por iniciativa propia, la Comisión llevará a cabo una investigación y, en un plazo de seis meses tras la recepción de la solicitud, y con arreglo al procedimiento mencionado en el artículo 25, apartado 2, adoptará una decisión basándose en todos los factores pertinentes acerca de si deben continuar aplicándose los artículos 16 y 17 respecto de la ruta en cuestión.
