

II

(Comunicações)

COMUNICAÇÕES DAS INSTITUIÇÕES, ÓRGÃOS E ORGANISMOS DA UNIÃO EUROPEIA

COMISSÃO EUROPEIA

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

Orientações interpretativas relativas ao Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho — Obrigações de Serviço Público (OSP)

(2017/C 194/01)

Índice

	<i>Página</i>
1. Introdução	2
2. Justificação para as Orientações	3
2.1. Quadro normativo	3
2.2. Necessidade de clarificação das regras	3
3. Imposição de OSP	4
3.1. Princípios gerais	4
3.2. Serviços e rotas elegíveis	5
3.2.1. Tipo de serviços	5
3.2.2. Tipos de rotas	5
3.2.3. Carácter vital da rota	6
3.2.4. Combinações de rotas	7
3.2.5. Relação com o Regulamento Faixas Horárias	7
3.3. Necessidade e adequação das obrigações	8
3.3.1. Proporcionalidade quanto às necessidades de desenvolvimento económico e social	8
3.3.2. Inadequação de modos de transporte alternativos	8
3.3.3. Tarifas aéreas existentes e condições	8
3.3.4. Efeito combinado da oferta de transporte aéreo existente	9
3.4. Tipo de obrigações	9
3.5. Obrigações de continuidade	10
3.6. Consequências da imposição de OSP	10
4. Procedimentos a seguir para a imposição de OSP	11
4.1. Publicação de notas informativas no Jornal Oficial	12
5. Necessidade de reavaliar regularmente as OSP	12
6. Concessões de serviços em regime de exclusividade	13
6.1. Obrigação de concurso público	13
6.2. Elegibilidade para apresentar proposta	14
6.3. Critérios de seleção	14
6.4. Consequências da concessão do direito exclusivo de operar a rota	14
6.5. Reexame das OSP e da exclusividade no final de cada período de concessão	15

6.6.	Caso especial: agrupamento de rotas em concurso	15
7.	Procedimentos de concurso público aplicáveis	16
8.	Compensação e relação com as regras dos auxílios estatais	17
8.1.	Possibilidade e montante de compensação	17
8.2.	Articulação com as regras dos auxílios estatais	17
8.2.1.	Concessão de subvenções públicas para compensar as OSP	18
8.2.2.	Os critérios Altmark	18
9.	Procedimento de emergência	19
10.	Procedimentos de adjudicação de OSP e articulação com as regras dos contratos públicos	20
11.	Investigação e poderes de decisão da Comissão	21
ANEXO I:	Questionário elaborado pela DG COMP e pela DG MOVE para a notificação de OSP à Comissão	22
ANEXO II:	Extrato das disposições relativas às OSP do Regulamento (CE) n.º 1008/2008	25

1. INTRODUÇÃO

- O papel das obrigações de serviço público (OSP) nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade ⁽¹⁾ (a seguir «Regulamento (CE) n.º 1008/2008» ou «regulamento») consiste em fixar as normas estabelecidas em matéria de continuidade, regularidade, fixação de preços e capacidade mínima para garantir o acesso a regiões isoladas ou em desenvolvimento quando um Estado-Membro verificar que os objetivos da política de desenvolvimento regional não serão alcançados adequadamente se forem deixados exclusivamente às forças de mercado, uma vez que o mercado, por si só, não proporcionará um nível aceitável de serviços de transporte aéreo a determinadas regiões. As OSP são, por conseguinte, uma exceção ao princípio geral da livre prestação de serviços aéreos intracomunitários, garantido pelo artigo 15.º, n.º 1, do regulamento.
- Na sua Comunicação «Uma Estratégia da Aviação para a Europa» ⁽²⁾, a Comissão identificou diversas necessidades dos cidadãos e das empresas da UE, como o acesso aos serviços de transporte aéreo de elevada qualidade, e considerou que se o mercado, por si só, não proporcionar um nível aceitável de serviços de transporte aéreo a determinadas regiões na Europa, os Estados-Membros podem considerar as OSP o instrumento adequado para assegurar a prestação de serviços com origem e destino em regiões mal servidas, ou seja, assegurar a conectividade onde tal seja necessário. As OSP podem desempenhar um importante papel positivo para a conectividade que, como mostram alguns estudos, é vital para as regiões da UE: um aumento de 10 % de conectividade, medida por tais estudos, estimula o PIB *per capita* (mais 0,5 %), a taxa de crescimento do PIB (mais 1 %) e conduz a um aumento generalizado da produtividade do trabalho. ⁽³⁾ A conectividade é essencial para o crescimento, o emprego e a coesão social.
- Existem atualmente 179 rotas em regime de OSP ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 na UE, todas localizadas em treze Estados-Membros (Croácia, Chipre, República Checa, Estónia, Finlândia, França, Grécia, Irlanda, Itália, Portugal, Espanha, Suécia e Reino Unido) ⁽⁴⁾. França tem a maioria destas rotas (40), com cerca de 5,7 milhões de passageiros por ano, ou seja, uma em cada cinco viagens faz-se numa rota em regime de OSP. Na Irlanda, as OSP correspondem a cerca de 70 % do tráfego nacional. Regra geral, as rotas em regime de OSP são na maioria domésticas e só sete destas rotas ligam aeroportos de dois Estados-Membros. Das atuais rotas de OSP, 136 são subsidiadas pelo Estado e o montante de subsídios de que depende a sua operação estima-se anualmente — com base na informação ao dispor da Comissão — num mínimo de 300 milhões de euros.

⁽¹⁾ JO 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*; PwC, 2013, *Econometric analysis to develop evidence on the links between aviation and the economy*; IATA, 2007, *Aviation Economic Benefits — Measuring the economic rate of return on investment in the aviation industry*.

⁽⁴⁾ Também alguns outros Estados-Membros mostraram interesse em aplicar as OSP. Por exemplo, a Alemanha teve três OSP no passado. Também a Hungria esteve para impor uma OSP, mas entretanto houve uma transportadora aérea que anunciou a sua intenção de começar a operar nessa mesma rota. A Eslovénia solicitou à Comissão informações sobre esta matéria. A Letónia e Malta estão representadas no grupo de interesse OSP no Circabc (centro de recursos em matéria de comunicação e informação para as administrações, as empresas e os cidadãos). O acesso ao grupo de interesse pode ser concedido às autoridades nacionais competentes interessadas). Ligação ao *website*: <https://circabc.europa.eu>.

4. Um balanço da aplicação do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 realizado pela Comissão, de 2011 a 2013, constatou que as regras das OSP estabelecidas no regulamento são adequadas à finalidade desejada, ou seja, são destinadas a garantir a conectividade quando o mercado não a pode assegurar. As partes interessadas e os Estados-Membros fizeram recomendações no sentido de melhorar a cooperação entre as autoridades nacionais e a Comissão e assegurar uma boa articulação entre as regras dos auxílios estatais da UE e as das OSP estabelecidas no regulamento, incluindo a possibilidade de emitir orientações ⁽⁵⁾.
5. Foram tomadas medidas práticas para dar seguimento a estas recomendações. A Comissão criou uma rede atualizada de contactos em matéria de OSP; organizou ainda reuniões do Comité para o acesso ao mercado ⁽⁶⁾, nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, nas quais os serviços da Comissão fizeram uma apresentação consolidada das OSP e os Estados-Membros trocaram as suas experiências práticas. Foi preparado um questionário simples para as autoridades nacionais poderem facilmente apresentar as suas intenções quanto ao regime de OSP, que é agora usado sistematicamente. Assim, os serviços da Comissão podem alertar *ex ante* os Estados-Membros se encontrarem problemas. Uma nova base de dados permite aos serviços da Comissão obter dados consolidados sobre as OSP em toda a Europa.

2. JUSTIFICAÇÃO PARA AS ORIENTAÇÕES

2.1. Quadro normativo

6. As condições e os requisitos das OSP constam dos artigos 16.º a 18.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 (ver extrato no anexo II às orientações). O artigo 16.º estabelece os princípios gerais aplicáveis às OSP. Contém critérios para a imposição de OSP e os imperativos de continuidade, critérios de avaliação para os Estados-Membros, regras sobre o procedimento de publicação e de início das operações nas rotas em regime de OSP, condições e procedimentos para limitar o acesso a uma rota, e ainda o procedimento a aplicar em caso de emergência. O artigo 17.º estipula como deve ser realizado o procedimento de concurso público. Inclui disposições sobre o conteúdo do convite à apresentação de propostas e o contrato subsequente, sobre o procedimento de publicação e a informação a fornecer aos concorrentes, os critérios de seleção das propostas, a compensação e as informações a fornecer à Comissão no final do processo de concurso. Por último, o artigo 18.º contém as disposições para a análise e revisão das decisões tomadas nos termos do disposto nos artigos anteriormente referidos.

2.2. Necessidade de clarificação das regras

7. O quadro normativo da UE instituído pelo Regulamento (CE) n.º 1008/2008 garante a abertura, publicidade e transparência do processo de imposição de OSP. É importante acompanhar a correta aplicação das regras das OSP para evitar eventuais abusos do sistema devido a restrições da concorrência desproporcionadas relativamente aos objetivos económicos e sociais prosseguidos. O objetivo da Comissão consiste em aconselhar e abordar o máximo possível de problemas potenciais antes da publicação da nota informativa sobre a OSP.
8. Neste contexto, considera-se útil a partilha alargada das avaliações anteriormente realizadas e das diferentes experiências individuais, que habitualmente não ultrapassam o âmbito dos respetivos Estados-Membros e da Comissão.
9. Outra razão para a adoção das orientações é a inexistência, até à data, de jurisprudência do Tribunal de Justiça sobre as OSP estabelecidas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.
10. Numa reunião do Comité Consultivo para a aplicação da legislação relativa ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias com peritos nacionais, realizada em setembro de 2015 ⁽⁷⁾, os serviços da Comissão mencionaram a possibilidade de emitir orientações sobre as OSP. Os Estados-Membros acolheram favoravelmente esta ideia e concordaram que essa orientação poderia fomentar a transparência, a coerência e a clareza para as companhias aéreas da UE, os Estados-Membros e as autoridades e administrações regionais. Tal posição correspondia às opiniões expressas durante anteriores intercâmbios bilaterais com as autoridades nacionais e locais. Por conseguinte, na sua Comunicação «Uma Estratégia da Aviação para a Europa», a Comissão comprometeu-se a publicar orientações que clarifiquem a interpretação e a aplicação feitas pelos serviços da Comissão das regras e procedimentos que regem as OSP previstas pelo Regulamento (CE) n.º 1008/2008. As presentes orientações decorrem desse compromisso. Como etapa preparatória para as presentes orientações, foi organizada uma consulta informal no verão de 2016 especificamente destinada a recolher os pontos de vista das principais partes interessadas.

⁽⁵⁾ Documento de trabalho dos serviços da Comissão SWD(2013) 208 final, de 6.6.2013, ponto 5.1.1.3. http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/fitness_check_en.htm

⁽⁶⁾ Comité consultivo para a aplicação da legislação relativa ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias

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

11. As presentes orientações visam esclarecer a interpretação que a Comissão faz dos critérios utilizados no regulamento e descrevem os procedimentos aplicáveis que têm de ser seguidos. Além disso, facultam resposta às questões mais frequentes que o regulamento não soluciona explicitamente. É evidente que, de entre os vários Estados-Membros, alguns estão muito familiarizados com as regras e a sua aplicação, mas outros há que têm muito pouca ou nenhuma experiência na aplicação das regras das OSP. A clarificação das regras e a sua interpretação devem facilitar a sua aplicação, em especial por parte dos que o fazem pela primeira vez, de modo a assegurar a respetiva conformidade.
12. Além de assentarem na experiência adquirida pela Comissão na aplicação das regras das OSP estabelecidas no regulamento, as presentes orientações têm igualmente em conta as regras dos auxílios estatais da UE (em especial os artigos 107.º a 109.º do TFUE) ⁽⁸⁾. Embora a Comissão receba muitas questões relativas a OSP em geral, quase diariamente e sobretudo dos Estados-Membros, o número de queixas formais — todas apresentadas por companhias aéreas e aeroportos — tem sido muito limitado. As presentes orientações destinam-se a solucionar as questões mais frequentemente colocadas pelas autoridades nacionais, as transportadoras aéreas e os aeroportos. Não pretendem abranger todas as disposições de uma forma exaustiva.
13. As presentes orientações dão indicações sobre a maioria dos casos, mas é de salientar que cada um deve ser apreciado com base nos seus próprios méritos, à luz de todas as suas circunstâncias.
14. De qualquer modo, as presentes orientações não se destinam a criar quaisquer novas obrigações jurídicas nem prejudicam a interpretação que possa ser dada no futuro pelo Tribunal de Justiça em matéria de OSP.

3. IMPOSIÇÃO DE OSP

3.1. Princípios gerais

15. Decorre do artigo 16.º, n.º 1 e n.º 4, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 que os Estados-Membros têm de informar a Comissão sobre qualquer intenção de impor OSP. A publicação de notas informativas não confere a segurança jurídica de um determinado resultado; o seu objetivo é informar o mercado sobre as intenções dos Estados-Membros no que respeita a uma nova OSP ⁽⁹⁾. Os serviços da Comissão redigiram um questionário para a notificação e a descrição das OSP que também abrange as questões mais importantes, tanto à luz do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 como das regras dos auxílios estatais que são parte integrante, mas autónoma, da avaliação das OSP (ver anexo I) ⁽¹⁰⁾. Enquanto a Comissão não tomar uma decisão formal sobre uma OSP enquanto tal, continua a ser muito importante esclarecer tudo o que possa ser detetado antes da sua aplicação ou modificação que possa suscitar problemas no futuro. A Comissão aconselha os Estados-Membros a entrar em contacto com os seus serviços o mais cedo possível, assim que comecem a considerar a possibilidade de impor ou modificar uma OSP. Assim poderemos garantir que os serviços da Comissão estão informados dos planos e podem ajudar desde o início, para que todo o processo se desenrole da melhor maneira.
16. Uma importante especificidade das OSP no setor do transporte aéreo é a distinção clara entre as OSP que criam as condições para operar numa rota específica e o contrato que confere um direito exclusivo (com ou sem compensação) a um operador. A imposição de OSP no setor dos transportes aéreos não confere necessária e automaticamente o direito de o Estado-Membro em causa limitar o acesso à rota a um único operador aéreo ou conceder compensações pelo cumprimento da OSP (as designadas «OSP limitadas»). Se uma transportadora aérea demonstrar a sua disponibilidade para explorar a rota sem caráter de exclusividade nem compensação, o acesso à rota deve permanecer aberto a qualquer transportadora que respeite as condições das OSP (as designadas «OSP abertas»).

⁽⁸⁾ No entanto, as regras relativas aos auxílios estatais, tanto materiais como processuais, continuam a ser aplicáveis às rotas de OSP. O procedimento das OSP, nos termos do regulamento, não substitui o procedimento dos auxílios estatais.

⁽⁹⁾ A Comissão pode solicitar informações em qualquer momento anterior ou posterior à publicação, quer a pedido de um Estado-Membro, quer por sua própria iniciativa (por exemplo, na sequência de uma queixa).

⁽¹⁰⁾ Tal como indicado no questionário, as regras sobre as notificações de auxílios estatais são aplicadas na íntegra às compensações pagas no âmbito das OSP. A notificação dos auxílios estatais poderá mesmo ter de ser efetuada assim que o montante da compensação for conhecido, ou seja, fixado na correspondente decisão de adjudicação e/ou no contrato. Os Estados-Membros também têm a possibilidade de comunicar previamente à Comissão a compensação paga pela OSP. A notificação prévia é uma fase informal útil antes de uma notificação, quando os serviços da Comissão podem prestar informalmente informação e orientação aos Estados-Membros. Compete aos Estados-Membros solicitar previamente à Comissão as orientações que considerem necessário.

17. Nos termos do regulamento, as OSP podem ser utilizadas em especial para assegurar o acesso às regiões remotas e isoladas ou, em determinadas condições, quando as forças de mercado por si só não disponibilizam uma prestação mínima de serviços de transporte aéreo que satisfaça determinadas normas.
18. Dado que constituem uma exceção ao princípio geral da livre prestação de serviços de transporte aéreo⁽¹¹⁾, as OSP estão sujeitas a exigências e a limitações rigorosas. As OSP devem respeitar os princípios da transparência, da não discriminação e da proporcionalidade: em particular, não podem introduzir qualquer discriminação com base na nacionalidade ou na identidade das transportadoras aéreas, nem podem ir além do que é necessário para atingir os objetivos políticos⁽¹²⁾.

3.2. Serviços e rotas elegíveis

3.2.1. Tipo de serviços

19. Só podem ser impostas OSP aos serviços aéreos regulares⁽¹³⁾. Os serviços não regulares não são abrangidos pelas OSP. Quando uma transportadora aérea oferecer vendas unicamente de lugares⁽¹⁴⁾ numa rota, em conformidade com os requisitos das OSP impostas a essa rota, este serviço aéreo também é considerado um serviço aéreo regular⁽¹⁵⁾.

3.2.2. Tipos de rotas

20. O Regulamento (CE) n.º 1008/2008 permite a imposição de OSP em dois tipos de rotas⁽¹⁶⁾:

a) Rotas para um aeroporto que sirva uma região periférica ou em desenvolvimento

Uma região periférica é, geralmente, uma região afastada ou com dificuldade de acesso a partir da capital e de outras cidades principais do Estado-Membro. O afastamento e isolamento devem ser apreciados não só em relação ao território do Estado-Membro e aos seus centros de administração, economia, educação e médicos, mas também ao território e a esses centros de outros Estados-Membros com que faça fronteira. Uma região em desenvolvimento é uma região menos desenvolvida economicamente,⁽¹⁷⁾ por exemplo em relação ao PIB *per capita* e à taxa de desemprego.

b) Rotas de fraca densidade para qualquer aeroporto

O regulamento não define um critério quantitativo para avaliar a densidade de uma rota, dadas as diferentes situações consoante os Estados-Membros. No entanto, com base na experiência da Comissão em relação a um grande número de casos de OSP, parece inegável que uma rota com um tráfego superior a 100 000 passageiros por ano não pode, em princípio, ser considerada como de baixa densidade na aceção do regulamento⁽¹⁸⁾.

21. O Regulamento (CE) n.º 1008/2008 não limita as OSP a rotas no interior de um único e mesmo Estado-Membro. Podem muito bem ser aplicadas a qualquer rota intracomunitária que satisfaça as condições do regulamento. As rotas de OSP para países terceiros não são abrangidas pelo regulamento, dado que o seu âmbito de aplicação se limita aos serviços aéreos intra-UE⁽¹⁹⁾.

⁽¹¹⁾ Na definição do artigo 15.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽¹²⁾ Ver artigo 16.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽¹³⁾ Ver artigo 16.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽¹⁴⁾ Artigo 2.º, n.º 15: «Vendas unicamente de lugares»: venda de lugares sem qualquer outro serviço incluído, como, por exemplo, alojamento, efetuada diretamente ao público por uma transportadora aérea ou pelo seu agente autorizado, ou ainda por um fretador».

⁽¹⁵⁾ Artigo 16.º, n.º 7, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽¹⁶⁾ Artigo 16.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽¹⁷⁾ Por exemplo, as regiões menos desenvolvidas no âmbito da política regional da UE (onde o PIB por habitante é inferior a 75 % da média da UE) preenchem esta condição. Uma vez que a situação de diferentes regiões pertencentes a um mesmo Estado-Membro também pode variar muito, a classificação de região em desenvolvimento pode igualmente resultar de uma comparação com o PIB ou o nível de desemprego nacional.

⁽¹⁸⁾ Tal não significa contudo que a rota com um tráfego inferior a 100 000 passageiros por ano constitua necessariamente uma rota de baixa densidade. De um modo geral, quanto mais elevado for o número de passageiros num determinado itinerário mais difícil é argumentar que seja elegível para uma OSP, ou seja, que sem uma OSP nenhuma transportadora assumiria determinadas normas, como aquelas a que se refere o artigo 16.º, n.º 1, atendendo apenas aos seus interesses comerciais.

⁽¹⁹⁾ Ver, em particular, o artigo 1.º, n.º 1, e o artigo 15.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008. Contudo, o regulamento não impede, em princípio, os Estados-Membros de celebrar acordos semelhantes com países terceiros, baseados em acordos bilaterais ou multilaterais, abrangidos em particular pela legislação da UE aplicável em matéria de concorrência. Por exemplo, um Estado-Membro celebrou memorandos de entendimento com países terceiros a fim de permitir voos entre os dois territórios cujas condições são semelhantes às rotas das OSP da UE. O concurso foi realizado nos termos das disposições da UE em matéria de concursos públicos.

22. Resulta do artigo 16.º, n.º 1, do regulamento, que as rotas OSP devem ser sempre definidas de um aeroporto para outro, e não em função de duas cidades ou regiões. A seleção do aeroporto para efeitos de OSP deve ser devidamente justificada. A partir daí, a conectividade, ou seja, os destinos e a frequência dos voos oferecidos pelos aeroportos da cidade de destino é um elemento desta apreciação, mas não pode ser a única justificação para a escolha de um determinado aeroporto em vez de outro. Em alternativa, se uma autoridade pública considerar que vários aeroportos de destino respondem às necessidades de uma região da mesma forma poderá impor uma OSP de um aeroporto nessa região para esses vários aeroportos de destino, impondo assim uma OSP nessas rotas separadas. Se uma transportadora aérea começar a explorar uma dessas rotas ou se for selecionada para uma delas na sequência de um concurso público que abranja todas essas rotas, a outra OSP deve ser revogada para que o mercado não seja desnecessariamente fechado⁽²⁰⁾. Embora esta configuração não seja expressamente prevista no artigo 16.º, n.º 1, os termos da disposição não se lhe opõem e, ademais, está em consonância com os objetivos da norma. A fim de evitar desigualdades de tratamento e distorções da concorrência, é importante tornar claras as intenções das autoridades desde o início, nomeadamente através da comunicação referida no artigo 16.º, n.º 4, do regulamento.
23. A definição de uma OSP nas ligações entre uma região e vários aeroportos que sirvam a mesma cidade é, em geral, desproporcionada em relação aos objetivos de assegurar a mobilidade e a coesão territorial. O efeito da medida seria excluir transportadoras aéreas ocasionais, uma vez que não podem voar a partir da região para qualquer dos aeroportos da cidade de destino e, por conseguinte, contribuir para o fecho definitivo do mercado a novas operadoras nas rotas mais concorrenciais. Por conseguinte, os outros aeroportos não selecionados que servem a mesma cidade não devem, em princípio, ser afetados pelas OSP.
24. As OSP podem em geral aplicar-se a rotas com uma ou mais escalas⁽²¹⁾. No entanto, a avaliação da adequação das OSP deve ser feita a cada segmento de voo individualmente. As OSP não devem aplicar-se aos segmentos de voo que não sejam abrangidos por elas. Por exemplo, se uma OSP é imposta na rota A a C, com uma escala em B, a elegibilidade das rotas A-C, A-B e B-C deve ser avaliada individualmente. Se, por exemplo, o segmento B-C não preencher as condições de OSP também não devem ser impostas obrigações de OSP às transportadoras de passageiros e/ou carga nesse segmento. As obrigações da rota A-C não devem prejudicar a livre prestação de serviços aéreos no segmento B-C.

3.2.3. *Caráter vital da rota*

25. Só pode ser imposta uma OSP se a rota for «considerada vital para o desenvolvimento económico e social da região que o aeroporto serve»⁽²²⁾. Esta é uma condição necessária para qualquer tipo de rota acima mencionada, e a avaliação deve sempre ser efetuada tendo em conta as circunstâncias específicas do caso em apreço. Os Estados-Membros dispõem de uma certa margem de apreciação quando se trata de avaliar o caráter vital de uma rota. No entanto, esta apreciação deve ser exercida com base em fatores objetivos no que se refere a necessidades de conectividade, nos termos do regulamento e da legislação da UE em geral.
26. Uma rota indispensável para uma região como uma pequena ilha ou uma região periférica reveste-se claramente deste caráter vital. No entanto, os serviços aéreos que ligam as cidades de pequena e média dimensão a importantes centros económicos ou administrativos também podem ser considerados vitais para o desenvolvimento económico e social dessas regiões, em determinadas circunstâncias. Por exemplo, foi imposta uma OSP na rota que liga a capital de um Estado-Membro insular com a cidade de Bruxelas onde várias instituições e organismos da UE têm a sua sede.
27. No entanto, o artigo 16.º, n.º 1, do regulamento coloca limites à margem de apreciação dos Estados-Membros. Por exemplo, embora as OSP possam ser concebidas de modo a suprimir os obstáculos ao desenvolvimento económico e social das regiões e cidades, não podem ser estabelecidas para, direta ou indiretamente, promover ou apoiar uma determinada transportadora aérea ou desenvolver um determinado aeroporto.

⁽²⁰⁾ Os concorrentes poderão, assim, operar nas outras rotas. Neste caso, se os serviços aéreos concorrentes corresponderem aos requisitos da OSP, a OSP deve ser revogada. Se os concorrentes só preencherem esses requisitos parcialmente, deverão ser feitos ajustamentos. A título de exemplo, em 2014, o Reino Unido impôs OSP em seis rotas (Dundee — seis aeroportos de Londres). A proposta vencedora foi a rota Dundee-Londres Stansted e, conseqüentemente, as outras cinco OSP foram revogadas.

⁽²¹⁾ A possibilidade de escala deve ser indicada na OSP e no caderno de encargos.

⁽²²⁾ Artigo 16.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008. «O aeroporto» refere-se ao aeroporto que serve uma região periférica ou em desenvolvimento do território do Estado-Membro.

3.2.4. Combinações de rotas

28. Os Estados-Membros não podem condicionar o acesso a uma determinada rota ao serviço de outras rotas. Tais combinações seriam incompatíveis com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008⁽²³⁾. Os critérios de elegibilidade e de adequação previstos no artigo 16.º, n.ºs 1, 2 e 3, do regulamento fazem referência à «rota» relativamente à qual não podem ser equacionadas combinações. Assim, cada um desses critérios deve ser avaliado em separado para cada uma das rotas diferentes. Analisar as combinações de rotas como uma rota única poderia ser considerado como uma restrição excessiva ao acesso a essas rotas, dado que só as transportadoras aéreas com bases regionais são suscetíveis de poder prestar serviços em todas elas.
29. Esta proibição de combinar as rotas na fase da imposição das OSP não deve ser confundida com a possibilidade de realizar concursos para conferir o direito de acesso a várias rotas, conforme previsto no artigo 16.º, n.º 10, do regulamento. Esta possibilidade é explicada no ponto 6.6 das presentes orientações; aplica-se apenas às rotas onde nenhuma transportadora aérea iniciou ou está prestes a iniciar a exploração de serviços aéreos regulares em conformidade com as OSP.

3.2.5. Relação com o Regulamento Faixas Horárias

30. O Regulamento (CEE) n.º 95/93 relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade⁽²⁴⁾ (a seguir, «Regulamento (CEE) n.º 95/93») permite reservar faixas horárias para as OSP. O seu artigo 9.º, n.º 1, especifica que «os Estados-Membros podem reservar, num aeroporto coordenado, as faixas horárias necessárias para as operações previstas nessa rota. No caso de as faixas horárias reservadas para as rotas em questão não serem utilizadas, essas faixas serão postas à disposição de outra transportadora aérea interessada em explorar as rotas de acordo com as obrigações de serviço público. Se nenhuma outra transportadora estiver interessada em explorar as rotas e o Estado-Membro em causa não lançar um concurso público [nos termos do artigo 16.º, n.º 10, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008], as faixas ficarão reservadas para outra rota sujeita a obrigações de serviço público ou serão devolvidas à reserva». Estas obrigações são estabelecidas o mais tardar no momento a que se refere o artigo 16.º, n.º 11, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, nos termos do qual a imposição da OSP é considerada caducada se não forem abertos quaisquer serviços aéreos regulares durante um período de 12 meses na rota submetida a tal obrigação. A reserva de faixas horárias para a mesma rota exigiria uma nova imposição de OSP.
31. O artigo 9.º, n.º 2, do Regulamento (CEE) n.º 95/93 esclarece que deve ser aplicado o procedimento de concurso das OSP «se mais do que uma transportadora aérea comunitária estiver interessada em explorar uma rota e não tiver conseguido a atribuição, pelo coordenador, de faixas horárias no período compreendido entre a hora que antecede e a hora que se segue aos horários solicitados».
32. As disposições do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 em matéria de OSP não afetam a repartição de competências entre os Estados-Membros no que se refere à aplicação do artigo 9.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93⁽²⁵⁾.
33. Esta reserva de faixas horárias não prejudica a concessão de direitos adquiridos, concedidos ao abrigo do Regulamento (CEE) n.º 95/93. Por conseguinte, só é possível a partir da reserva de faixas horárias não atribuídas, instituída pelo artigo 10.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93, que inclui as faixas horárias devolvidas, nos termos do artigo 9.º, n.º 1, do referido regulamento.
34. Deve sublinhar-se que as faixas horárias não devem ser reservadas para outros fins além das OSP. Esta questão é particularmente relevante no caso de escalas. Por exemplo, numa rota A-B-C em que B e C são aeroportos congestionados, as faixas horárias só poderiam ser reservadas a voos entre B e C, se este segmento em si for objeto de uma OSP. Nomeadamente, a imposição de uma OSP em relação ao trajeto entre A e C (ou seja, ao transporte entre esses dois pontos) não justifica, por si só, uma reserva de faixas horárias em B.
35. Por conseguinte, nas rotas de OSP com reserva de faixas horárias:
 - 1) as escalas em aeroportos congestionados deverão ser evitadas, sempre que possível;
 - 2) não deverá haver mudanças de aeronave durante a escala, a menos que o segundo segmento (B-C) também seja objeto de uma OSP com os (outros) tipos de aeronave a ser utilizados. De outro modo, as faixas horárias poderão ser reservadas para o tráfego de grandes aeronaves que operem acima e abaixo dos critérios justificativos da OSP.

⁽²³⁾ Significa isto que a criação das chamadas «plataformas aeroportuárias de OSP» que abrangem a totalidade ou a maioria das rotas a partir de um determinado aeroporto não está em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽²⁴⁾ Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, de 18 de janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade (JO L 14 de 22.1.1993, p. 1).

⁽²⁵⁾ Significa isto que um Estado-Membro só pode reservar faixas horárias no seu próprio território e não no território de um outro Estado-Membro no caso de OSP entre dois Estados-Membros.

3.3. Necessidade e adequação das obrigações

36. A necessidade e adequação das OSP devem ser determinadas com base nos quatro critérios ⁽²⁶⁾ analisados a seguir. Embora a Comissão não disponha de poderes para exigir que um Estado-Membro imponha uma OSP específica em qualquer rota, avalia os critérios com base nos quais a OSP (prevista) é imposta, a fim de verificar a sua conformidade com o regulamento. Se pertinente, os serviços da Comissão contactam o Estado-Membro em causa para obter esclarecimentos. A experiência mostra que as rotas de OSP para as ilhas podem, na maioria dos casos, ser necessárias e justificadas, quando não há suficiente procura turística para apoiar uma operação comercial durante todo o ano. Essas rotas existem, por exemplo, na Estónia, Irlanda, Itália, Grécia, em Portugal e no Reino Unido. Nos Estados-Membros com menor densidade populacional como a Finlândia e a Suécia, nos casos em que as distâncias entre as regiões são particularmente longas e não existem alternativas de transporte, as rotas podem também ser elegíveis para as OSP.

3.3.1. Proporcionalidade quanto às necessidades de desenvolvimento económico e social ⁽²⁷⁾

37. Este critério é uma expressão direta do princípio geral de proporcionalidade. Tem uma relação estreita com a disposição do artigo 16.º, n.º 1, segundo a qual as OSP só podem ser impostas em rotas que são vitais para o desenvolvimento económico e social da região que o aeroporto serve ⁽²⁸⁾. Decorre do artigo 16.º, n.º 3, alínea a), que as próprias obrigações devem ser proporcionadas em relação às necessidades de desenvolvimento económico da região em causa. As OSP não poderão impor restrições à prestação de serviços de transportes aéreos que ultrapassem o que é necessário para satisfazer as necessidades em causa.

3.3.2. Inadequação de modos de transporte alternativos ⁽²⁹⁾

38. As OSP só devem ser impostas na medida em que os outros modos de transporte não podem dar resposta às necessidades da região em causa. Devem ser tomados em consideração, essencialmente, os serviços oferecidos por comboio, barco e autocarro. A adequação dos serviços deve ser apreciada, em especial, no que se refere à sua frequência, tempo de viagem, horários de partida e ligação a outros destinos importantes, em especial as opções de viagem de longo curso ⁽³⁰⁾. A possibilidade de transporte individual (automóvel) deveria igualmente ser considerada, tendo em conta, em especial, os tempos dos trajetos rodoviários.
39. Deve ser dada especial atenção aos serviços ferroviários que sirvam a rota prevista num tempo inferior a três horas ⁽³¹⁾. Ou seja, serviços de comboios de alta velocidade e outros serviços de transporte ferroviário. Quando as frequências desses serviços forem suficientes para as necessidades de mobilidade da região em causa, as OSP não devem, em princípio, ser impostas aos serviços aéreos. Contudo, a título excecional, as OSP poderão ser consideradas se os serviços ferroviários não permitirem ligações adequadas aos serviços aéreos de médio e longo curso (por exemplo, ligações inapropriadas entre a estação de caminho de ferro na região em causa e o aeroporto que oferece serviços de médio e de longo curso ou a ausência de opções alternativas de ligação com os destinos longínquos, incluindo opções de voos indiretos). A avaliação deve ser efetuada numa base casuística.

3.3.3. Tarifas aéreas existentes e condições ⁽³²⁾

40. A necessidade e adequação das OSP, tal como exigido pelo regulamento devem igualmente ser apreciadas tendo em conta as tarifas aéreas e as condições oferecidas aos utentes. Se necessário, as OSP podem incluir requisitos sobre tarifas máximas pois, caso contrário, as tarifas seriam excessivas no contexto das necessidades económicas da região em causa. Em certos casos, pode considerar-se a imposição de uma OSP com um preço máximo limitado. Um aumento acentuado dos preços e uma diminuição do número de passageiros em pouco tempo podem, conforme o caso, ser um indício de que é necessário impor um limite máximo.

⁽²⁶⁾ Artigo 16.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽²⁷⁾ Artigo 16.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽²⁸⁾ «O aeroporto» refere-se ao aeroporto que serve uma região periférica ou em desenvolvimento do território do Estado-Membro.

⁽²⁹⁾ Artigo 16.º, n.º 3, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽³⁰⁾ O artigo 6.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CE) n.º 295/91, estabelece as seguintes categorias de duração de voos: até 1 500 km, 1 500-3 500 km e outros voos (mais de 3 500 km). Estas distâncias são muitas vezes utilizadas para definir o curto, médio e longo curso.

⁽³¹⁾ Artigo 16.º, n.º 3, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽³²⁾ Artigo 16.º, n.º 3, alínea c), do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

3.3.4. Efeito combinado da oferta de transporte aéreo existente ⁽³³⁾

41. Saber se as OSP são necessárias dependerá, em última análise, do efeito combinado de todas as transportadoras aéreas que operam ou tencionam operar na rota. Se a oferta existente de serviços aéreos já satisfizer as necessidades de mobilidade da região em causa, não existe uma «deficiência do mercado» que careça de solução, pelo que uma OSP não será necessária. A Comissão considera que a imposição de uma OSP no que diz respeito ao transporte de passageiros pode, em princípio, não se justificar nas rotas em que há um número significativo de passageiros (com base na experiência adquirida, a partir de 100 000 passageiros por ano) e nas quais várias transportadoras aéreas operam durante todo o ano. Como princípio geral, nos casos em que as transportadoras aéreas já operam na rota em causa, a avaliação do impacto das OSP deve ser particularmente cuidadosa: as obrigações excessivas (por exemplo, impor limites de preços, horários ou número de frequências) podem ter o efeito contra-producente de reduzir a oferta de serviços aéreos. É de notar que a imposição de OSP unicamente para assegurar o transporte de carga e correio é igualmente possível. Em cada caso, é necessário verificar de que forma estes fatores se refletem, e quais os efeitos da sua combinação, se for caso disso.
42. A avaliação da oferta de transporte aéreo deveria também tomar em consideração os serviços aéreos indiretos e de outros aeroportos próximos. A imposição de OSP numa rota para um dado aeroporto, se já existir uma ligação indireta com um tempo de escala razoável (por exemplo, uma hora ou menos) ou se já estiverem disponíveis serviços adequados para um aeroporto situado nas proximidades (por exemplo, os aeroportos que sirvam a mesma cidade ou região, incluindo os aeroportos no Estado-Membro vizinho), exigirá uma justificação particularmente sólida. A forma como o tráfego interno e internacional é distribuído entre esses aeroportos pode ser importante neste aspeto. Se existir ligação por transporte público a um outro aeroporto alternativo num raio superior a 100 km e/ou a uma hora de tempo de transporte, pode razoavelmente colocar-se a questão de saber se os dois aeroportos podem ser considerados como alternativas. No entanto, esta análise deve ser sempre efetuada caso a caso e tendo em conta as circunstâncias específicas. De um modo geral, uma OSP é mais facilmente justificada nos casos em que não existem serviços para outros aeroportos na proximidade do aeroporto em análise.

3.4. Tipo de obrigações

43. As OSP visam assegurar o cumprimento das normas estabelecidas em matéria de continuidade, regularidade, fixação de preços e capacidade mínima ⁽³⁴⁾.
44. Em determinadas condições, a continuidade do serviço aéreo pode ser assegurada através da imposição de obrigações de continuidade ⁽³⁵⁾ (ver ponto 3.5).
45. As obrigações de regularidade e capacidade, sobretudo, incluem a fixação de capacidades mínimas em termos de lugares oferecidos ou de frequência mínima a oferecer num dado período de tempo. Estas obrigações podem variar de acordo com a hora de partida, os dias da semana, as estações do ano, etc. Por exemplo, uma ou duas frequências diárias pode ser considerada normal, na maior parte dos casos, mas existem OSP que exigem apenas uma única frequência semanal. Existe uma margem de manobra para os Estados-Membros decidirem sobre estes elementos, mas as obrigações devem ser não discriminatórias e proporcionais, e preencher os requisitos de necessidade e adequação estabelecidos no artigo 16.º, n.º 3 (ver ponto 3.3).
46. Será também possível aplicar os requisitos relativos às aeronaves a utilizar, mas estes devem ser objetivamente justificados e respeitar o princípio da proporcionalidade, ou seja, evitar restrições desnecessárias a este respeito e, por conseguinte, permanecer tão genéricos quanto possível nas condições existentes (por exemplo, motores turbo-propulsores ou turborreatores em função da distância percorrida, capacidades de aterragem em condições específicas, etc.). Em particular, estes requisitos não devem conduzir a uma situação em que as transportadoras aéreas específicas sejam, *de facto*, arbitrariamente excluídas de operar nas rotas em questão. Neste sentido, um requisito sob a forma de número mínimo de lugares das aeronaves só deverá ser aplicado em circunstâncias excecionais e deverá ser devidamente justificado pelas circunstâncias das operações e em relação aos objetivos de mobilidade visados ⁽³⁶⁾.
47. A imposição de OSP passa pela fixação de requisitos mínimos. A capacidade máxima de lugares só poderá ser considerada sempre que tal seja claramente justificado objetivamente pelas restrições operacionais num dos aeroportos incluídos na rota em regime de OSP. A condição que exige que pelo menos uma parte da tripulação seja capaz de falar a língua do Estado-Membro em questão é, em princípio, aceitável.

⁽³³⁾ Artigo 16.º, n.º 3, alínea d), do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽³⁴⁾ Artigo 16.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽³⁵⁾ Artigo 16.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽³⁶⁾ A capacidade diária mínima também pode ser atingida efetuando mais voos com um avião mais pequeno.

48. É igualmente possível exigir um determinado tipo de aeronaves — avião ou helicóptero — a utilizar para a exploração da rota OSP, consoante as circunstâncias em apreço. Podem ser estabelecidos requisitos específicos no que diz respeito ao tipo de aeronave (por exemplo, tipo de motor, massa máxima à decolagem e sistemas de aterragem), quando tal for objetivamente justificado por razões operacionais (por exemplo, a exigência de recorrer a um helicóptero quando não houver pista disponível). Além disso, tais exigências não devem ser discriminatórias.
49. Em termos de preços, as obrigações podem incluir a fixação de preços máximos ou de intervalos de preços, relativamente a uma parte ou à totalidade dos serviços oferecidos. Esses intervalos de preços podem definir tarifas ou preços preferenciais para determinadas categorias de passageiros (por exemplo, os residentes e estudantes). Para os residentes, um tal tratamento preferencial deve ser objetivamente justificável pela necessidade de permitir que estas pessoas participem na vida cultural, económica e social do seu país. Outras obrigações no que toca a preços também podem ser impostas, desde que não sejam discriminatórias e sejam proporcionais e preencham os requisitos referidos no ponto 3.3 ⁽³⁷⁾.
50. Por vezes, exige-se que o preço máximo que o passageiro paga num voo em regime de OSP inclua uma refeição ou uma peça de bagagem. A justificação e a proporcionalidade de tal exigência têm de ser avaliadas caso a caso, mas, em regra, tais condições não são componentes essenciais de uma OSP. Uma exceção pode ser aceite no caso de voos de médio e longo curso, ou seja, superiores a 3 horas. Em tais casos, seria de esperar que se considera justificado incluir uma refeição no preço máximo pago, bem como bagagem, visto que esses voos normalmente dão origem a estadas prolongadas no local de destino. No entanto, se nesse caso o preço máximo não incluir uma peça de bagagem, poderia ser fixado a um nível inferior e, em seguida, se completado por uma disposição que autorizasse a transportadora aérea a cobrar uma taxa adicional que poderia ser especificamente acrescentada.

3.5. Obrigações de continuidade

51. Uma OSP pode exigir que as transportadoras aéreas garantam a exploração da rota em causa durante um certo período. Esta exigência é mais relevante para as OSP abertas (ou seja, não exclusivas), dado que as limitadas são habitualmente objeto de contratos que incluem um compromisso deste tipo em troca de exclusividade (e, possivelmente, uma compensação financeira). Estas obrigações de continuidade só podem ser impostas nos casos em que outros modos de transporte não podem assegurar um serviço ininterrupto com duas frequências diárias no mínimo ⁽³⁸⁾. Além disso, o serviço deve ser prestado durante todo o ano. As obrigações de continuidade podem ser impostas dos seguintes dois modos.
52. Primeiro, as OSP podem exigir que as transportadoras aéreas que servem a rota notifiquem com uma determinada antecedência a sua intenção de cessar o serviço. Contudo, em conformidade com o princípio da proporcionalidade, o prazo de aviso não precisa de exceder seis meses, ou seja, o tempo suficiente para realizar um concurso para OSP.
53. Segundo, quando as operações na rota em questão se revestirem de um forte padrão sazonal, pode ser útil assegurar um serviço mínimo durante os períodos do ano em que a oferta de serviços de transportes aéreos tende a ser muito reduzida. Em determinadas rotas as transportadoras aéreas tendem a concentrar as capacidades oferecidas durante os períodos de elevada procura e a reduzir significativamente as capacidades noutros períodos, a fim de aumentar a rentabilidade do serviço. Tal poderá conduzir a situações em que a oferta dos serviços aéreos é instável e durante os períodos de baixa procura se revela insuficiente para satisfazer as necessidades de mobilidade da região em causa. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, os períodos em que são impostas as obrigações de continuidade não devem, regra geral, ser superiores a um ano ⁽³⁹⁾.
54. Os períodos operacionais impostos no âmbito das obrigações de continuidade não devem ser confundidos com o período máximo de quatro ou cinco anos durante o qual o acesso à rota poderá ser limitado a uma só transportadora aérea ⁽⁴⁰⁾.

3.6. Consequências da imposição de OSP

55. Uma OSP imposta a uma rota é aplicável a todas as transportadoras aéreas da UE a partir da data de publicação de uma nota informativa no *Jornal Oficial da União Europeia* ou a partir de uma data posterior nela especificada ⁽⁴¹⁾. Em princípio, cabe ao Estado-Membro em causa determinar na sua legislação nacional as sanções da não conformidade. Todas as sanções estabelecidas e impostas neste contexto devem cumprir os princípios da legislação da UE aplicável, ou seja, devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas.

⁽³⁷⁾ Por exemplo, a fixação de tarifas preferenciais para as pessoas nascidas mas não residentes numa determinada região pode ser considerada desproporcionada.

⁽³⁸⁾ Artigo 16.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽³⁹⁾ A obrigação de continuidade poderá ser associada a uma sanção, mas também aqui se deve respeitar o princípio da proporcionalidade, pelo que uma sanção demasiado elevada poderia funcionar como uma barreira ao início da atividade.

⁽⁴⁰⁾ Artigo 16.º, n.º 9, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽⁴¹⁾ Artigo 16.º, n.º 6, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

56. Uma OSP não deve limitar a possibilidade de as transportadoras aéreas proporcionarem um nível mais elevado de serviço, em termos de capacidade e frequência, do que o exigido pela OSP em causa ⁽⁴²⁾. Embora as autoridades nacionais possam evidentemente monitorizar o correto cumprimento das OSP e o cumprimento da legislação aplicável, não devem interferir com o modo como o mercado cumpre as OSP. Por exemplo, nos casos em que mais de uma transportadora estiver interessada em explorar rotas de OSP abertas, as autoridades nacionais não devem distribuir as frequências ou capacidades entre as transportadoras aéreas em causa.
57. Quando tiver sido imposta uma OSP, qualquer transportadora aérea da UE deve poder ser autorizada, em qualquer altura, a iniciar serviços aéreos regulares que cumpram os requisitos da OSP ⁽⁴³⁾, exceto se a exclusividade tiver sido concedida a uma única transportadora (ver ponto 6).
58. Podem diferenciar-se dois tipos de obrigações:
- 1) Obrigações que se aplicam por definição a cada transportadora individualmente. Os exemplos incluem obrigações relativas às tarifas máximas ou à continuidade das operações. Estas obrigações devem ser respeitadas por todas as transportadoras aéreas individualmente, em qualquer momento.
 - 2) Obrigações relativas a um objetivo a atingir por um certo número de transportadoras aéreas, conjuntamente, em que cada transportadora contribui para a realização desse objetivo (geral) da rota. É precisamente esse o caso das obrigações relativas às frequências ou capacidades mínimas. A Comissão confirmou este aspeto na sua decisão de 23 de abril de 2007, sobre a Sardenha ⁽⁴⁴⁾ (ponto 51): «[...] individualmente as transportadoras não têm de se comprometer a assegurar o número de frequências ou a capacidade, mas a globalidade das operadoras pode permitir assegurar esse serviço mínimo.» Esta disposição aplica-se sem prejuízo das regras aplicáveis do direito da concorrência (em particular os artigos 101.º e 102.º do TFUE). As situações em que as OSP sejam cumpridas pelo contributo dado por várias transportadoras aéreas, regra geral, implicam uma correspondente adaptação das obrigações (ver ponto 5).
59. Uma vez que o artigo 15.º, n.º 4, do regulamento permite a operação ao abrigo de celebração de acordos de partilha de código e não exclui o caso das OSP, tais acordos são, em princípio, admissíveis no caso em apreço. Como em todos os outros casos, este está sujeito ao respeito das regras da concorrência. O mesmo se aplica aos programas de passageiro frequente.
60. Salvo disposição em contrário, e sem prejuízo da necessidade de um reexame regular referido no ponto 5, as OSP não precisam de ter um limite temporal. No entanto, se não forem explorados quaisquer serviços aéreos regulares durante um período de 12 meses, deve considerar-se que a OSP caducou ⁽⁴⁵⁾.

4. PROCEDIMENTOS A SEGUIR PARA A IMPOSIÇÃO DE OSP

61. Antes de impor uma OSP, o Estado-Membro deve consultar os outros Estados-Membros em causa (nomeadamente no caso de uma OSP numa rota para outro Estado-Membro ou quando outro Estado-Membro tiver um aeroporto numa região fronteiriça próxima do aeroporto a incluir na rota OSP). Deve informar desse facto a Comissão ⁽⁴⁶⁾, os aeroportos em causa e as transportadoras aéreas operacionais na rota em questão. Para o efeito, o Estado-Membro deve comunicar a essas partes o texto do projeto de ato jurídico relativo às OSP previstas e conceder o tempo suficiente para que possam ser obtidas reações. O contacto com a Comissão deve ser estabelecido através da Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes (a seguir: «DG MOVE»). Isto pode ser feito da forma mais eficiente por correio eletrónico para a caixa de correio eletrónico especificamente destinada às questões de OSP: MOVE-PSO@ec.europa.eu. Nos casos em que uma autoridade regional ou local pretenda impor uma OSP, a Comissão incentiva a participação da representação permanente ou da administração central do Estado-Membro em causa no processo de comunicação descrito, de acordo com os requisitos aplicáveis do direito nacional, de forma a assegurar uma coordenação adequada.

⁽⁴²⁾ Tal não prejudica o requisito segundo o qual a OSP deve ser necessária à luz dos objetivos traçados no artigo 16.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008. Embora um nível mais elevado de serviço prestado possa por vezes pôr em causa essa necessidade, um acórdão sobre esta questão dependerá das circunstâncias de cada caso. Em particular, um nível de serviço superior à OSP imposta que só se verifique durante curtos períodos ou não seja sistemático não pode ser um indicador decisivo.

⁽⁴³⁾ Artigo 16.º, n.º 8, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008. Isto também se aplica claramente às transportadoras aéreas que tinham operado a rota antes.

⁽⁴⁴⁾ COM(2007) 1712 final de 23.4.2007. A decisão diz respeito a um regime implementado nos termos do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, que antecedeu o Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽⁴⁵⁾ Artigo 16.º, n.º 11, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽⁴⁶⁾ Artigo 16.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

62. Os serviços da Comissão estão prontos a prestar aconselhamento informal e devem ser contactados, de preferência numa fase precoce dos preparativos das OSP. As dúvidas podem dizer respeito à interpretação do regulamento, aos procedimentos e às soluções possíveis em situações específicas. Os contactos iniciais também permitem acelerar os procedimentos se as preocupações suscitadas tiverem sido tratadas com antecedência. Os contactos informais podem também contribuir para evitar a ocorrência de certos problemas numa fase posterior, por exemplo, eventuais queixas das partes interessadas.

4.1. Publicação de notas informativas no Jornal Oficial

63. Em conformidade com o artigo 16.º, n.º 4, primeiro parágrafo, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, o Estado-Membro que pretenda impor uma OSP deve comunicar o texto da imposição prevista à Comissão ⁽⁴⁷⁾. Em seguida, a Comissão deve publicar a nota informativa a que se refere o segundo parágrafo dessa disposição. Para uma tramitação eficaz e rápida, é aconselhável que os Estados-Membros preparem um projeto de comunicação da informação e que o comuniquem à Comissão (em qualquer língua oficial da UE). Deve ser enviado por correio eletrónico para a caixa de correio funcional acima mencionada ⁽⁴⁸⁾ (em formato eletrónico, recorrendo a um dos sistemas de tratamento habitual). A proposta deve incluir as informações previstas no artigo 16.º, n.º 4, alíneas a) a c), do regulamento ⁽⁴⁹⁾. O objetivo da publicação é informar todas as partes interessadas sobre a OSP em questão e permitir-lhes obter informações complementares e precisas. A Comissão elaborou modelos que estão disponíveis no sítio Internet Circabc para as administrações nacionais competentes. Também podem ser diretamente solicitadas à Comissão cópias do modelo.
64. Para assegurar total transparência, a DG MOVE publicará as informações transmitidas no seu sítio Internet ⁽⁵⁰⁾, no seu boletim informativo e na página do Circabc.
65. No que se refere às rotas nas quais se prevê um número de passageiros inferior a 10 000 por ano, o regulamento dá ao Estado-Membro a possibilidade de escolher entre pedir à Comissão para publicar um aviso no *Jornal Oficial da União Europeia* ou publicá-lo diretamente no seu jornal oficial nacional ⁽⁵¹⁾. É de notar que o artigo 16.º, n.º 5, do regulamento constitui uma exceção ao n.º 4 apenas nos requisitos de publicação. Todos os outros requisitos do artigo 16.º, em especial a obrigação de consulta e de informação da Comissão, dos outros Estados-Membros, dos aeroportos em causa e das transportadoras aéreas, também se aplicam a rotas com menos de 10 000 passageiros previstos.
66. A data de entrada em vigor de uma OSP não pode ser anterior à data de publicação da nota informativa ⁽⁵²⁾. A publicação de um anúncio de concurso num jornal oficial nacional em conformidade com o artigo 16.º, n.º 5, não deve antecipar a publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* se o Estado-Membro pretender que o aviso seja publicado em ambos os jornais.
67. Para informar o mercado das alterações previstas das condições da OSP imposta, a Comissão considera que os mesmos procedimentos se devem aplicar aos pedidos de alteração de OSP, fundamentalmente pelas mesmas razões de publicação inicial direta a que se refere o artigo 16.º, n.º 4 e n.º 5. Por razões de transparência, todas as alterações das condições impostas pela OSP devem ser mencionadas. Nos casos em que um Estado-Membro chegar à conclusão de que a OSP deixou de ser necessária, pode pedir à Comissão a publicação de uma nota informativa no *Jornal Oficial da União Europeia* relativa à revogação da OSP, a fim de informar o mercado de que a rota vai deixar esse regime. Em alternativa, pode publicar um aviso no seu jornal oficial nacional no caso de a notificação relativa à OSP ter sido aí publicada exclusivamente.

5. NECESSIDADE DE REAVALIAR REGULARMENTE AS OSP

68. A avaliação da necessidade e da proporcionalidade das OSP (ver ponto 3.3) não deve ser efetuada uma só vez. Pelo contrário, as OSP devem ser reavaliadas regularmente e pelo menos sempre que um dos elementos de apreciação

⁽⁴⁷⁾ Bem como aos outros Estados-Membros interessados, aos aeroportos interessados e às transportadoras aéreas que operam na rota em questão.

⁽⁴⁸⁾ A DG MOVE solicita a publicação através do Secretariado-Geral da Comissão. Os Estados-Membros não devem contactar diretamente o Serviço de Publicações da UE.

⁽⁴⁹⁾ O projeto de nota informativa pode tratar de OSP impostas a várias rotas.

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

⁽⁵¹⁾ Artigo 16.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008. Para rotas com mais de 10 000 passageiros, a nota informativa deve ser publicada pelo menos no *Jornal Oficial da União Europeia*, mas os Estados-Membros podem utilizar os seus próprios jornais oficiais nacionais, de modo a dar a máxima publicidade à sua proposta.

⁽⁵²⁾ Artigo 16.º, n.º 6, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

pertinentes, tais como o número de prestadores de serviços, for objeto de uma alteração significativa. As OSP constituem uma resposta a uma deficiência específica do mercado e devem, por conseguinte, evoluir com o mercado. Uma reavaliação da OSP pode conduzir à sua alteração ou mesmo à sua revogação. A fim de assegurar que as obrigações são sempre respeitadas pelas transportadoras aéreas que operam rotas em regime de OSP, uma análise de resultados anual, pelo menos, deve ser uma boa prática preferida.

69. A fim de garantir que as situações decorrentes da aplicação das situações descritas em (2) do ponto 58 não dão azo a uma discriminação entre transportadoras aéreas, sempre que um novo operador começa ou está prestes a começar a exploração de uma rota, a capacidade e a frequência impostas pela OSP a cada operador devem ser ajustadas, de modo a que a frequência e a capacidade totais oferecidas em cada ligação não excedam o estritamente necessário para prestar um serviço adequado.

6. CONCESSÕES DE SERVIÇOS EM REGIME DE EXCLUSIVIDADE

70. Em conformidade com os princípios do mercado interno, o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 visa garantir que a concorrência no contexto das OSP é a mais aberta possível e que qualquer exceção a este princípio é limitada ao necessário para alcançar o objetivo de conectividade justificado. Este regime, além disso, tende a permitir poupanças substanciais dos fundos públicos para o Estado-Membro ou as autoridades locais ou regionais e, simultaneamente, a garantir a conectividade adequada.
71. Concretamente, o artigo 16.º, n.º 9, do regulamento permite que o acesso aos serviços regulares na rota OSP só seja limitado a uma transportadora da UE quando essa transportadora tiver já iniciado ou possa demonstrar que vai iniciar serviços aéreos sustentáveis e regulares nessa rota. Neste contexto, a demonstração de que a transportadora aérea está prestes a começar a oferta de serviços sustentáveis correspondentes à OSP deve ser firme e credível, o que significa que a transportadora aérea se deve comprometer a prestar esses serviços durante um determinado período especificado nas condições da OSP, no prazo claro e limitado, e aceitar que lhe sejam impostas sanções se não cumprir este compromisso. A limitação do regime de OSP a uma transportadora aérea pode, ou não, ser cumulada com uma compensação financeira, tal como previsto no regulamento ⁽⁵³⁾.

6.1. Obrigação de concurso público

72. O direito exclusivo de explorar a rota deve ser conferido por concurso público, efetuado em conformidade com os procedimentos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008. A transparência do procedimento é, também aqui, assegurada pela publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ⁽⁵⁴⁾.
73. Se, antes ou durante o procedimento de concurso, uma transportadora aérea começar a prestar serviços aéreos regulares em conformidade com as OSP, ou demonstrar que está prestes a começar a oferta de serviços sustentáveis desse tipo ⁽⁵⁵⁾ (mas sem pedir um direito exclusivo ou uma compensação), o concurso deve ser anulado e o acesso à rota deve permanecer aberto à concorrência ⁽⁵⁶⁾. O fim exato do prazo para uma transportadora aérea começar ou demonstrar a intenção de começar a prestar serviços aéreos não deve ser anterior à data de celebração do contrato com a transportadora aérea selecionada. Esta celebração do contrato implica obrigações concretas e mútuas das partes, que constituem a «limitação de acesso» na aceção do artigo 16.º, n.º 9, do regulamento. Contudo, o Estado-Membro pode adiar o fim do prazo, por exemplo até a transportadora selecionada no concurso dar início às operações.
74. Caso a proposta diga respeito a uma rota para a qual o acesso já tinha sido limitado a uma transportadora aérea, em conformidade com o artigo 16.º, n.º 9, o artigo 17.º, n.º 4, do regulamento prevê a publicação da nota informativa seis meses antes do novo contrato ter início. O principal objetivo da nota informativa prévia é conceder às transportadoras aéreas interessadas em operar a rota sem compensação, a possibilidade de antecipar, em conformidade com os critérios do artigo 16.º, n.º 9, uma nova limitação a uma única transportadora aérea selecionada nos termos do artigo 16.º, n.º 9 a n.º 12, e no artigo 17.º do regulamento (ver ponto anterior).

⁽⁵³⁾ Artigo 17.º, n.º 8, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008. Ver ponto 8. Na prática, todas as OSP limitadas na UE têm vindo a operar com compensação financeira até à data.

⁽⁵⁴⁾ Artigo 17.º, n.º 4, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽⁵⁵⁾ Ver artigo 16.º, n.º 9, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽⁵⁶⁾ Ver ainda ponto 71.

6.2. Elegibilidade para apresentar proposta

75. Nos termos do artigo 16.º, n.º 9, do regulamento, só as transportadoras aéreas da UE ou as transportadoras aéreas a elas equiparadas ao abrigo da legislação da UE podem obter um direito exclusivo de explorar uma determinada rota em regime de OSP. Por conseguinte, este direito pode ser obtido pelas transportadoras aéreas titulares de uma licença de exploração válida emitida pelas autoridades competentes de um Estado-Membro ou de um país terceiro abrangido pelo âmbito de aplicação do regime previsto no Regulamento n.º 1008/2008 (por exemplo, a Noruega e a Islândia) ⁽⁵⁷⁾. No texto que se segue, só será feita referência às «transportadoras aéreas» ou às «transportadoras aéreas da UE», por uma questão de clareza de apresentação.
76. O regulamento não impede que um grupo de transportadoras aéreas apresente uma proposta comum, mas na sua proposta a transportadora aérea da UE deve especificar a identidade da ou das transportadoras aéreas (consórcio) que seriam as operadoras dos serviços prestados em regime de OSP, em conformidade com as condições fixadas no caderno de encargos, para que as autoridades nacionais possam controlar o cumprimento dos requisitos formais por todas as transportadoras aéreas envolvidas. Embora a subcontratação não seja proibida pelo regulamento, cabe, em princípio, ao Estado-Membro especificar se permite a subcontratação ou não, e em que condições, desde que o regulamento e a legislação da UE sejam respeitados em geral. Em qualquer caso, o subcontratante deve igualmente ser uma transportadora aérea da UE.
77. Uma rota em regime de OSP só pode ser operada se a licença de exploração e o certificado de operador aéreo (COA) forem compatíveis com os requisitos dessa OSP. Nomeadamente, uma transportadora aérea com uma licença B, regulada pelo artigo 5.º, n.º 3, do regulamento, não pode operar as aeronaves que não estejam abrangidas por essa licença (e pelo seu COA). Estes requisitos são aplicáveis às transportadoras aéreas que operam os serviços em regime de OSP.

6.3. Critérios de seleção

78. A seleção das propostas deve ser feita o mais rapidamente possível, tendo em conta a adequação dos serviços, incluindo os preços e as condições oferecidas aos utentes e, eventualmente, o montante da compensação pedida aos Estados-Membros interessados ⁽⁵⁸⁾. Os Estados-Membros são, em princípio, livres de escolher a ponderação dos critérios utilizados na seleção (adjudicação), por exemplo a atribuição de um nível de compensação de 70 % e de qualidade de 30 % ⁽⁵⁹⁾. Na opinião da Comissão, em princípio nada impede que fixem um limite máximo para o montante total da compensação a pagar. Contudo, é particularmente importante que todos esses critérios sejam fixados com antecedência nos documentos de concurso de modo claro, objetivo e transparente.

6.4. Consequências da concessão do direito exclusivo de operar a rota

79. Durante o período de exclusividade, o acesso à rota será recusado a qualquer transportadora aérea além da selecionada no concurso. A duração do direito exclusivo de operar a rota não pode exceder quatro anos; no entanto, este período pode ser alargado para cinco anos se a OSP for imposta a uma rota para um aeroporto numa região ultraperiférica, tal como definido atualmente nos artigos 349.º e 355.º, n.º 1, do TFUE ⁽⁶⁰⁾. Se o contrato for celebrado por menos tempo do que o período máximo fixado no Regulamento (CE) n.º 1008/2008 (ou seja, 4 ou 5 anos) ⁽⁶¹⁾, o contrato pode ser renovado até ao máximo aplicável, desde que esta possibilidade tenha sido mencionada de maneira clara e transparente na documentação do concurso e no contrato. Se, desde o início, o contrato tiver a duração máxima, tem de ser organizado um novo concurso se o Estado-Membro considerar que ainda se justifica, uma vez que, segundo o artigo 16.º, n.º 9, do regulamento, é necessário rever a situação. Nos termos do artigo 17.º, n.º 4, do regulamento, caso o concurso se refira a uma rota à qual o acesso já se encontre limitado a uma transportadora aérea em conformidade com o artigo 16.º, n.º 9, o convite à apresentação de propostas será publicado pelo menos com seis meses de antecedência em relação à data de início da nova concessão, para se avaliar a necessidade de continuar a restringir o acesso. Não é possível qualquer renovação após os prazos máximos referidos, que encerraria o mercado aos novos operadores por um período demasiado longo, uma vez que está prevista a realização de uma revisão periódica.

⁽⁵⁷⁾ Ver artigo 2.º, n.º 11, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽⁵⁸⁾ Artigo 17.º, n.º 7, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽⁵⁹⁾ Os aspetos de qualidade a ter em conta podem incluir a experiência em operação de rotas em regime de OSP; a manutenção das aeronaves e as salvaguardas adequadas; a adequação dos horários e da duração da estada no local de destino durante um dia de viagem; as opções de interlinha oferecidas; as tarifas médias oferecidas; a operação de venda e publicidade; a promoção dos serviços e a solidez financeira da transportadora. Por exemplo, a comercialização de uma rota poderá ser muito importante para garantir o sucesso inicial da rota e a sua viabilidade a longo prazo, com vista ao seu desenvolvimento para reduzir e, em última análise, eliminar as subvenções.

⁽⁶⁰⁾ Artigo 16.º, n.º 9, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 — as regiões em causa são Guadalupe, Guiana Francesa, Martinica, Maiote, Reunião, São Martinho, Açores, Madeira e ilhas Canárias.

⁽⁶¹⁾ Artigo 17.º, n.º 9, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

80. A exigência de proporcionalidade implica que o direito exclusivo deve ser limitado aos serviços abrangidos pelas OSP. Por exemplo, se a OSP apenas disser respeito à época de inverno, o acesso à rota deve ser livre durante o verão. As OSP e o convite à apresentação de propostas devem mencionar claramente que períodos e serviços são abrangidos. Com efeito, esta informação é crucial para as transportadoras aéreas em resposta ao convite à apresentação de propostas, uma vez que a natureza do direito exclusivo tem um impacto considerável sobre as condições da sua proposta.
81. A limitação a uma única transportadora aérea não deve impedir que esta transportadora aérea se possa concertar sobre os acordos de partilha de códigos com outras transportadoras aéreas, sob reserva do respeito das regras da concorrência. Tal como se refere acima ⁽⁶²⁾, a autorização mencionada no artigo 15.º, n.º 4, do regulamento para operar ao abrigo de acordos de partilha de códigos abrange igualmente as rotas de OSP e o regulamento não contém qualquer exceção quando o acesso a uma rota é limitado nos termos do disposto no artigo 16.º, n.ºs 9 e seguintes do regulamento.
82. Salvo disposição em contrário nos documentos do concurso, nada no regulamento impede as transportadoras aéreas da UE que gozam do direito exclusivo de subcontratar uma parte ou a totalidade dos serviços aéreos a outra transportadora aérea da UE, mas a responsabilidade da execução do contrato é da transportadora aérea selecionada através do concurso.
83. O artigo 16.º, n.º 9, é uma exceção ao princípio estabelecido no n.º 8, segundo o qual uma transportadora aérea pode, em qualquer altura, dar início aos serviços definidos numa OSP. Se a exclusividade tiver sido concedida a uma transportadora aérea de maneira efetiva, em conformidade com a legislação nacional e o caderno de encargos, este princípio não se aplica.

6.5. Reexame das OSP e da exclusividade no final de cada período de concessão

84. Tal como descrito acima, os Estados-Membros devem avaliar regularmente a necessidade e adequação das OSP. Em particular, no caso de OSP limitadas (exclusiva), a situação será revista no final do período da concessão ⁽⁶³⁾ e a necessidade do acesso restrito deve ser avaliada antes do início da nova concessão ⁽⁶⁴⁾. O objetivo é, regra geral, avaliar durante o período de seis meses que precede o início da nova concessão se as circunstâncias do concurso anterior permanecem inalteradas. A avaliação incide, geralmente, na experiência obtida com o último período de concessão, nomeadamente no que respeita à procura observada, na necessidade de exclusividade para a adequação dos serviços aéreos e/ou na pertinência da alteração ou redução das restrições ou, mesmo, da OSP.
85. O prazo de seis meses não é o prazo máximo para a Comissão dar o seu acordo à OSP pretendida. O regulamento não prevê tal, e este prazo destina-se a outros fins. Em especial, permitir a outras transportadoras aéreas a apresentação de propostas para a rota OSP, sem caráter de exclusividade ou compensação, provando-se assim que já não há necessidade de acesso restrito. Caso assim não aconteça, tal poderá indicar que existe uma necessidade permanente de acesso restrito. Em todo o caso, compete aos Estados-Membros fazer primeiro uma avaliação das necessidades de acesso limitado, sob reserva de análise pela Comissão em conformidade com a legislação da UE.

6.6. Caso especial: agrupamento de rotas em concurso

86. Em princípio, os Estados-Membros devem proceder a concursos públicos distintos para cada rota. Contudo, o regulamento permite que os Estados-Membros lancem um concurso público para um grupo de rotas de OSP, se tal se justificar por razões de eficiência operacional ⁽⁶⁵⁾. Na prática, isto equivale a conceder em exclusividade um grupo de rotas de OSP a uma única transportadora.
87. Tais agrupamentos podem justificar-se, em particular, quando várias rotas de fraca densidade apresentem importantes complementaridades operacionais (por exemplo, rotas para/em arquipélagos isolados ou zonas remotas ou escassamente povoadas).

⁽⁶²⁾ Ponto 59.

⁽⁶³⁾ Artigo 16.º, n.º 9, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽⁶⁴⁾ Artigo 17.º, n.º 4, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008. A nova concessão inicia-se, na melhor das hipóteses, na data seguinte à expiração da autorização existente ou numa data posterior.

⁽⁶⁵⁾ Artigo 16.º, n.º 10, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008. Os exemplos de ligações agrupadas em concurso incluem 14 rotas de OSP no arquipélago dos Açores, quatro rotas de OSP nas ilhas Shetland, seis rotas de OSP nas ilhas Orkney, quatro OSP nas ilhas Canárias e quatro rotas de OSP que ligam as ilhas italianas de Lampedusa e Pantelleria a três cidades na Sicília.

88. As razões devem ser de cariz operacional (por exemplo, a necessidade de ter uma base operacional numa zona remota). O objetivo do agrupamento não pode ser a redução do impacto orçamental sobre o Estado-Membro. Desta forma, não é possível o agrupamento de linhas rentáveis e não rentáveis sem operacionalidades comuns.
89. O grupo de rotas em concurso, como aqui descrito, não deve ser confundido com a combinação de rotas impostas por OSP. Tal como explicado no ponto 28, o acesso a uma rota específica não pode estar sujeito à condição de operação noutras rotas. Do mesmo modo, é possível que certas rotas não sejam elegíveis para ser agrupadas aquando da apresentação de propostas, embora nesse caso possam ser abrangidas em conjunto por um único convite à apresentação de propostas por razões de eficiência administrativa ⁽⁶⁶⁾.

7. PROCEDIMENTOS DE CONCURSO PÚBLICO APLICÁVEIS

90. Quanto à fase anterior à publicação referida no artigo 17.º, n.º 4 ⁽⁶⁷⁾, o regulamento prevê que o Estado-Membro comunica o texto integral do convite à apresentação de propostas à Comissão, exceto nos casos em que, nos termos do artigo 16.º, n.º 5, do artigo 16.º, tenha dado a conhecer a OSP através da publicação de um aviso no seu jornal oficial nacional. Nesses casos, o concurso é igualmente publicado no jornal oficial nacional ⁽⁶⁸⁾. Para uma eficaz e rápida tramitação, o Estado-Membro deve igualmente comunicar (em qualquer língua oficial da UE) à Comissão (por correio eletrónico para a caixa de correio funcional acima referida) ⁽⁶⁹⁾ um projeto de nota informativa sobre o convite à apresentação de propostas (em formato eletrónico, recorrendo a um dos sistemas de tratamento habitual), a publicar no *Jornal Oficial da União Europeia* em todas as línguas da UE. Este projeto de nota informativa deve retomar as informações previstas no artigo 16.º, n.º 5, do regulamento. A Comissão elaborou modelos, disponíveis no Circabc ou a solicitar à Comissão. Os Estados-Membros devem igualmente transmitir os termos do contrato previsto e qualquer outro documento relacionado com os pontos mencionados no artigo 17.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.
91. Nos termos do artigo 17.º, n.º 6, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, o Estado-Membro em causa deve disponibilizar imediata e gratuitamente quaisquer informações e documentos relevantes solicitados por uma parte interessada no concurso público. Apesar de não existir nenhuma obrigação de o fazer, facultar os documentos às partes interessadas noutras línguas além da língua do Estado-Membro em causa pode atrair um maior número de proponentes potenciais.
92. O convite à apresentação de propostas e o contrato subsequente devem abranger, pelo menos, os pontos mencionados no artigo 17.º, n.º 3, do regulamento. O formato e o conteúdo desses documentos são da competência das autoridades competentes dos Estados-Membros e a Comissão não tem os modelos respetivos.
93. Os Estados-Membros podem emitir um convite à apresentação de propostas único que abranja várias rotas por razões de eficiência administrativa ⁽⁷⁰⁾. Esta decisão pode culminar em várias transportadoras aéreas a operar nas diferentes rotas, visto que as propostas não têm de ser apenas relativas à totalidade das rotas em causa.
94. Entre a data de publicação da nota informativa e a data-limite para a apresentação de propostas deve decorrer um período mínimo de dois meses ⁽⁷¹⁾. A data de início do período de exclusividade deve ser mencionada no convite à apresentação de propostas. Esta data normalmente corresponde à data de início da execução do contrato com a transportadora aérea selecionada, mas o contrato pode começar mais tarde. O contrato e as operações a realizar ao abrigo do contrato não podem ter início antes da referida data de início de exclusividade.
95. Nos termos do artigo 17.º, n.º 4, do regulamento, caso o concurso se refira a uma rota à qual o acesso já se encontre limitado a uma transportadora aérea, o convite à apresentação de propostas será publicado pelo menos com seis meses de antecedência em relação à data de início da nova concessão. Conforme resulta da disposição, este período mínimo destina-se a assegurar que a necessidade do acesso restrito é devidamente avaliada ⁽⁷²⁾. É igualmente possível publicar uma nota informativa para anunciar a reabertura da rota sempre que o contrato com a transportadora exclusiva cesse e a rota volte a estar disponível em regime aberto de OSP. No entanto, um novo convite à apresentação de propostas em conformidade com o regulamento permite também que as transportadoras aéreas possam ser informadas e anunciar a sua disponibilidade para funcionar sem exclusividade e compensação.

⁽⁶⁶⁾ Artigo 16.º, n.º 10, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008. Ver ponto 94.

⁽⁶⁷⁾ Ver ponto 72.

⁽⁶⁸⁾ Artigo 17.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽⁶⁹⁾ A DG MOVE solicita a publicação através do Secretariado-Geral da Comissão. Os Estados-Membros não devem contactar diretamente o Serviço de Publicações da UE. Estas informações serão publicadas no sítio da DG MOVE, no seu boletim informativo e na página do Circabc.

⁽⁷⁰⁾ Artigo 16.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽⁷¹⁾ Artigo 17.º, n.º 4, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽⁷²⁾ Artigo 17.º, n.º 4, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

96. O Estado-Membro em questão deve informar a Comissão sem demora dos resultados do concurso público ⁽⁷³⁾. Por ora, não existe um modelo disponível para este efeito. A Comissão pode solicitar aos Estados-Membros que comuniquem, no prazo de um mês, todos os documentos pertinentes relacionados com a seleção de uma transportadora aérea para preencher a OSP ⁽⁷⁴⁾.

8. COMPENSAÇÃO E RELAÇÃO COM AS REGRAS DOS AUXÍLIOS ESTATAIS

8.1. Possibilidade e montante de compensação

97. O concurso tem por objetivo adjudicar o direito exclusivo de explorar a rota de OSP a uma só transportadora aérea. De acordo com o artigo 17.º, n.º 8, do regulamento, o Estado-Membro interessado pode compensar a transportadora aérea selecionada para satisfazer as normas impostas pelas OSP. Mesmo se uma transportadora aérea propuser explorar a rota sem compensação, o direito exclusivo só pode ser conferido por concurso público ⁽⁷⁵⁾.
98. A compensação não pode exceder o montante necessário para a cobertura dos custos líquidos decorrentes da execução de cada uma das OSP, mesmo tendo em conta as receitas a favor da transportadora aérea e uma margem de lucro razoável ⁽⁷⁶⁾. O termo «lucro razoável» não foi definido no Regulamento (CE) n.º 1008/2008. No contexto dos serviços de interesse económico geral, a expressão é definida no artigo 5.º, n.º 5, da Decisão 2012/21/UE da Comissão ⁽⁷⁷⁾ (em seguida, «Decisão SIEG»), como a taxa média de rentabilidade do capital que seria exigida por uma empresa média que ponderasse a prestação do serviço de interesse económico geral, ao longo da totalidade do período de atribuição, tendo em consideração o nível de risco. Nos termos do artigo 5.º, n.º 7, da decisão, «se a prestação do serviço de interesse económico geral não estiver relacionada com um risco comercial ou contratual substancial, nomeadamente quando os custos líquidos ocasionados pela prestação do serviço de interesse económico geral forem essencialmente compensados *ex post* na íntegra, o lucro razoável não pode exceder a taxa de «swap» relevante majorada de um prémio de 100 pontos de base» ⁽⁷⁸⁾. Parece razoável aplicar estes princípios por analogia no contexto das OSP do transporte aéreo nos termos do regulamento. Se o lucro exceder o nível razoável, a compensação pode suscitar questões no que toca ao cumprimento da legislação em matéria de auxílios estatais.
99. O montante pago a título de indemnização à transportadora aérea deve ser calculado com base nos custos e receitas reais decorrentes da exploração da rota, tal como registados pela transportadora aérea. Para que estas sejam transparentes e verificáveis, a transportadora aérea deve manter uma contabilidade suficientemente pormenorizada para permitir o cálculo dos custos e das receitas correspondentes à rota específica em regime de OSP. Em todo o caso, a compensação é limitada ao montante apresentado na proposta da transportadora aérea.

8.2. Articulação com as regras dos auxílios estatais

100. Em primeiro lugar, deve recordar-se que a apreciação dos auxílios estatais é independente da apreciação prevista nas disposições do Regulamento (CE) n.º 1008/2008. No entanto, se as disposições do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 não estiverem preenchidas, por exemplo, no que diz respeito à definição das OSP, e houver uma compensação financeira adstrita a essa OSP, os requisitos das regras relativas aos auxílios estatais também não podem ser cumpridos. Apesar de os serviços competentes da Comissão trabalharem em estreita colaboração para avaliar os regimes de OSP, é de salientar que as notificações de auxílios estatais, sempre que necessárias ⁽⁷⁹⁾, não fazem parte da notificação do regime de OSP à Comissão; a nível administrativo, esta última é tratada pela DG MOVE, ao passo que as notificações de auxílios estatais são tratadas pela Direção-Geral da Concorrência da Comissão («DG COMP»). Ambos os enquadramentos e procedimentos têm de ser respeitados, e ambos podem originar a apresentação de queixas à Comissão.

⁽⁷³⁾ Artigo 17.º, n.º 9, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽⁷⁴⁾ Artigo 17.º, n.º 10, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽⁷⁵⁾ Artigo 16.º, n.º 10, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽⁷⁶⁾ Artigo 17.º, n.º 8, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽⁷⁷⁾ Decisão da Comissão, de 20 de dezembro de 2011, relativa à aplicação do artigo 106.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral (JO L 7 de 11.1.2012, p. 3).

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

⁽⁷⁹⁾ É conveniente recordar que, se os critérios do acórdão Altmark (ver nota de rodapé 83) ou as disposições da Decisão SIEG (ver nota de rodapé 85) forem cumpridos, não são necessárias notificações.

8.2.1. Concessão de subvenções públicas para compensar as OSP

101. O regulamento aplica-se do mesmo modo, seja ou não concedida uma compensação. No entanto, as compensações pelas OSP devem ser concedidas em conformidade com as regras do Tratado aplicáveis aos auxílios estatais (artigos 107.º a 109.º do TFUE) tal como interpretadas pelo Tribunal de Justiça e com as regras contidas no pacote de instrumentos da Comissão que regem os auxílios estatais no âmbito da prestação de serviços de interesse económico geral (SIEG). Os instrumentos da Comissão são:
- a) a Comunicação ⁽⁸⁰⁾, que clarifica os conceitos fundamentais subjacentes à aplicação das regras dos auxílios estatais às compensações de serviço público, bem como as condições (os denominados critérios Altmark ⁽⁸¹⁾, ver ponto seguinte) segundo os quais as compensações de serviço público não constituem auxílios estatais;
 - b) o Regulamento (UE) n.º 360/2012 da Comissão relativo aos auxílios *de minimis* para a prestação de SIEG (a seguir, Regulamento (UE) n.º 360/2012) ⁽⁸²⁾, que estabelece que a compensação de serviço público que não exceda 500 000 EUR em qualquer período de três exercícios financeiros não constitui um auxílio, desde que as condições previstas nesse regulamento sejam preenchidas;
 - c) a Decisão SIEG, que estabelece as condições em que os auxílios estatais sob a forma de compensações de serviço público são compatíveis com o mercado interno e isentos da obrigação de notificação. O âmbito de aplicação da presente decisão abrange a compensação por OSP que seja concedida às transportadoras aéreas no que respeita às ligações aéreas para ilhas cujo tráfego anual médio não exceda 300 000 passageiros e que esteja em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008;
 - d) a Comunicação sobre o enquadramento da União Europeia aplicável aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público ⁽⁸³⁾ (a seguir, «enquadramento SIEG»), que estabelece as condições em que as compensações abrangidas pelo requisito de notificação ⁽⁸⁴⁾ devem ser declaradas compatíveis com o artigo 106.º, n.º 2, do TFUE;
 - e) o Guia relativo à aplicação das regras da União Europeia em matéria de auxílios estatais, de «contratos públicos» e de «mercado interno» aos serviços de interesse económico geral e, nomeadamente, aos serviços sociais de interesse geral ⁽⁸⁵⁾, que dá mais informação sobre a aplicação das regras SIEG.

8.2.2. Os critérios Altmark

102. No acórdão proferido no processo *Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg versus Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (Altmark), o Tribunal de Justiça indicou que as compensações de serviço público não constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º do TFUE, se estiverem reunidos concomitantemente os seguintes quatro critérios:
- 1) a empresa beneficiária deve efetivamente ser incumbida do cumprimento das OSP e estas devem estar claramente definidas;
 - 2) os parâmetros com base nos quais será calculada a compensação devem ser previamente estabelecidos de forma objetiva e transparente;
 - 3) a compensação não pode exceder o valor necessário para cobrir a totalidade ou parte dos custos suportados no cumprimento das OSP, tendo em conta as receitas obtidas e um lucro razoável;
 - 4) quando a empresa que deve cumprir a OSP em concreto não seja selecionada no âmbito de um processo de concurso público que permita selecionar o candidato capaz de fornecer esses serviços ao menor custo para a coletividade, o nível da compensação necessária deve ser determinado com base numa análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada com os meios de transporte necessários, teria suportado.

⁽⁸⁰⁾ Comunicação da Comissão, de 20 de dezembro de 2011, relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais da União Europeia à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral (JO C 8 de 11.1.2012, p. 4).

⁽⁸¹⁾ Processo C-280/00, *Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg versus Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*.

⁽⁸²⁾ Regulamento (UE) n.º 360/2012 da Comissão, de 25 de abril de 2012, relativo à aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aos auxílios *de minimis* concedidos a empresas que prestam serviços de interesse económico geral (JO L 114 de 26.4.2012, p. 8).

⁽⁸³⁾ Comunicação da Comissão — Enquadramento da União Europeia aplicável aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público (JO C 8 de 11.1.2012, p. 15).

⁽⁸⁴⁾ Isto é, quando a compensação de serviço público não cumpre os critérios Altmark, não é abrangida pelo Regulamento SIEG relativo aos auxílios *de minimis* e não é objeto de uma isenção por categoria nos termos da decisão.

⁽⁸⁵⁾ SWD(2013) 53 final/2, disponível em:

http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_en.pdf

103. Quando estes quatro critérios estão preenchidos, as compensações de OSP não constituem auxílios estatais pelo que a notificação dos auxílios estatais à Comissão não é necessária (no entanto, como anteriormente referido, aplicam-se os requisitos de notificação e publicação do Regulamento (CE) n.º 1008/2008)⁽⁸⁶⁾. Cabe em primeiro lugar às autoridades nacionais em causa avaliar se estes quatro critérios estão preenchidos pelas compensações concedidas nos termos do artigo 17.º, n.º 8, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.
104. As disposições do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 foram elaboradas à luz dos critérios acima referidos: o artigo 17.º, n.º 3, alínea a), abrange o primeiro critério do acórdão Altmark, o artigo 17.º, n.º 3, alínea e), o segundo, o artigo 17.º, n.º 8, o terceiro e, no que se refere ao quarto critério Altmark, o artigo 16.º, n.º 10, prevê o recurso a um procedimento de concurso. Embora o artigo 16.º, n.º 10, não dê indicações mais pormenorizadas sobre o processo de concurso, em conformidade com a jurisprudência no processo Altmark, o procedimento escolhido deverá traduzir-se na prestação do serviço ao menor custo para a coletividade. Por conseguinte, ao aplicar o quarto critério Altmark, se houver apenas uma proposta a concurso, não se pode normalmente presumir que este critério tenha sido cumprido, a menos que i) existam salvaguardas particularmente sólidas na conceção do procedimento para assegurar a prestação do serviço ao menor custo para a coletividade ou ii) o Estado-Membro em causa verifique por meios adicionais que o resultado corresponde ao menor custo para a coletividade. Significa isto que, se as disposições do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 forem respeitadas tendo em conta o supramencionado pode, em princípio, considerar-se que não existe auxílio estatal.
105. Se, à luz dos critérios Altmark, não for possível excluir-se que se verifica um auxílio estatal, cabe ao Estado-Membro em questão garantir de outra forma que são cumpridas as respetivas regras. Este processo pode surgir quando, por exemplo, no caso das condições de emergência previstas no artigo 16.º, n.º 12, do regulamento, a transportadora aérea não for selecionada por concurso público mas por acordo com as autoridades dos Estados-Membros e a transportadora aérea. Nesse caso o Estado-Membro deve verificar se o montante da compensação não implica um auxílio estatal à luz dos critérios Altmark ou o Regulamento (UE) n.º 360/2012. Caso contrário, é igualmente possível que a ajuda seja compatível com o mercado interno, nos termos da Decisão SIEG e que não seja necessário notificar ou, sendo necessário notificar, possa ser declarada compatível pela Comissão, nos termos do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE se as condições do quadro SIEG estiverem reunidas.

9. PROCEDIMENTO DE EMERGÊNCIA

106. Durante a execução de uma concessão exclusiva, a transportadora aérea da UE que foi selecionada por concurso público pode ser forçada a cessar subitamente a prestação de serviços, por exemplo devido a insolvência financeira. Nestas circunstâncias, se for caso disso, o artigo 16.º, n.º 12, do regulamento prevê um procedimento de emergência para evitar uma interrupção dos serviços aéreos em causa. O procedimento só é aplicável à interrupção súbita e inesperada de serviços aéreos numa determinada rota em regime de OSP em que os serviços já foram efetuados por uma transportadora aérea selecionada através de concurso público. Não se aplica se os procedimentos nacionais para a alteração das OSP ou a renovação dos concursos se arrastarem mais do que o previsto⁽⁸⁷⁾.
107. O procedimento de emergência não é aplicável às seguintes situações, entre outras:
- a companhia aérea explorava a rota sem caráter de exclusividade (OSP em regime aberto);
 - a interrupção dos serviços aéreos deve-se ao termo do contrato (a interrupção é previsível e não súbita). Um novo convite à apresentação de propostas deveria ter sido publicado pelo menos seis meses antes do início do novo período de concessão;
 - a interrupção dos serviços aéreos segue-se a um aviso feito pela transportadora aérea pelo menos seis meses antes (a interrupção de serviços não é súbita nem imprevisível, havendo tempo suficiente para lançar um novo concurso sem o procedimento de emergência)⁽⁸⁸⁾.
108. Em caso de interrupção súbita do serviço pela transportadora aérea selecionada de acordo com o procedimento de concurso referido, os Estados-Membros podem escolher diferentes transportadoras aéreas para a exploração da

⁽⁸⁶⁾ Por exemplo, convém sublinhar que o primeiro critério do acórdão Altmark, bem como a Decisão SIEG e o Enquadramento SIEG requerem a existência de um «verdadeiro» serviço de interesse económico geral, o que, no contexto do transporte aéreo, implica que os artigos 16.º e 17.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 devem ser respeitados.

⁽⁸⁷⁾ A Comissão constatou uma utilização mais generalizada dos procedimentos de emergência e um recurso acrescido aos procedimentos de adjudicação nacionais em casos que não podem, de facto, ser considerados emergências. Trata-se de uma tendência que tenciona acompanhar e controlar de perto e que terá de resolver quando necessário.

⁽⁸⁸⁾ Artigo 17.º, n.º 4, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 e ponto 97.

OSP por um período máximo de sete meses, se o montante das compensações continuar a estar em consonância com o artigo 17.º, n.º 8, do regulamento ⁽⁸⁹⁾ e se a seleção da nova transportadora for feita no universo das transportadoras aéreas comunitárias em conformidade com os princípios da transparência e da não discriminação. Deve ser imediatamente lançado um novo convite à apresentação de propostas para um contrato regular, também em função dos prazos subsequentemente referidos.

109. O período de sete meses deve ser contado a partir do início das operações da nova transportadora aérea selecionada e não pode ser renovado. Com efeito, uma vez que o convite à apresentação de propostas visa a renovação de um direito exclusivo já existente, o convite à apresentação de propostas deve ser lançado pelo menos seis meses antes, em conformidade com o artigo 17.º, n.º 4, do regulamento.
110. Os princípios de transparência e de não discriminação para a seleção da transportadora aérea devem ser respeitados, tendo em conta as circunstâncias específicas. Com efeito, o procedimento de emergência aplica-se quando não se dispõe do tempo necessário para lançar um concurso formal e uma nova transportadora tem de ser encontrada sem demora. No entanto, as autoridades devem contactar o mais rapidamente possível várias transportadoras aéreas potencialmente interessadas em operar a rota em causa. Regra geral, serão as transportadoras aéreas que já operam na região e/ou que participaram no último concurso.
111. O Estado-Membro em causa deve, sem demora, informar do facto a Comissão e os outros Estados-Membros em causa do procedimento de emergência e dos motivos que o justificam ⁽⁹⁰⁾. Recomenda-se que o Estado-Membro informe ainda a Comissão sobre quaisquer contactos com outras transportadoras aéreas e sobre o seu resultado. A Comissão pode igualmente proceder à publicação de um anúncio no *Jornal Oficial da União Europeia*, embora a publicação não seja exigida no caso do procedimento de emergência.
112. A pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, a Comissão pode, nos termos do processo consultivo, suspender o procedimento de emergência se considerar na sequência da sua avaliação que este não obedece aos requisitos do regulamento ou que, de outra forma, infringe o direito comunitário ⁽⁹¹⁾.

10. PROCEDIMENTOS DE ADJUDICAÇÃO DE OSP E ARTICULAÇÃO COM AS REGRAS DOS CONTRATOS PÚBLICOS

113. Os procedimentos previstos no Regulamento (CE) n.º 1008/2008 têm sempre de ser respeitados pelos concursos para a adjudicação de contratos de serviços aéreos. Quando a autoridade competente de um Estado-Membro celebra um contrato de serviço público tem de respeitar as regras aplicáveis relativas aos contratos públicos. Em 26 de fevereiro de 2014, o Parlamento Europeu e o Conselho adotaram as Diretivas 2014/24/UE e 2014/25/UE ⁽⁹²⁾ (em seguida, «Diretiva 2014/24» e «Diretiva 2014/25»), que estabelecem as regras relativas aos contratos públicos de serviços.
114. Na mesma data, o Parlamento Europeu e o Conselho adotaram uma nova Diretiva 2014/23/UE relativa à adjudicação de contratos de concessão ⁽⁹³⁾ (a seguir, «Diretiva 2014/23») e, segundo a experiência da Comissão, a maior parte dos contratos adjudicados em aplicação do artigo 17.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 constituem «concessões de serviços», na aceção desta nova diretiva. Nomeadamente, através de tais contratos, a autoridade competente confia a prestação de um serviço aéreo a uma transportadora aérea durante um determinado período. A transportadora aérea é obrigada a prestar o serviço de transporte estipulado no contrato, geralmente mediante o pagamento de uma compensação financeira por parte da autoridade ⁽⁹⁴⁾. Em princípio, a transportadora aérea suporta o risco de exploração (se este não for o caso, tal contrato é classificado de contrato público na aceção da Diretiva 2014/24 ou Diretiva 2014/25), incluindo o risco relacionado com a procura dos serviços de transporte por si prestados, uma vez que, geralmente, as autoridades competentes não garantem, nos contratos de serviço público, que a transportadora aérea recupere todos os investimentos efetuados ou os custos incorridos no cumprimento das suas obrigações contratuais ⁽⁹⁵⁾. A qualificação enquanto concessão é importante, visto que o artigo 10.º, n.º 3, da Diretiva 2014/23/UE relativa à adjudicação de contratos de concessão prevê expressamente que esta não se aplica às concessões de serviços de transporte aéreo baseados na atribuição de uma licença de exploração na aceção do Regulamento (CE) n.º 1008/2008. Nos raros casos em que a solução poderia ser qualificada como um contrato de serviço público abrangido pela Diretiva 2014/24 ou pela Diretiva 2014/25, conforme o caso, a diretiva aplicável deveria, em princípio, aplicar-se simultaneamente com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, que posteriormente, como legislação específica, terá precedência se existir conflito.

⁽⁸⁹⁾ Como sempre, as regras dos auxílios estatais devem ser respeitadas.

⁽⁹⁰⁾ Artigo 16.º, n.º 12, último parágrafo, primeira frase, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽⁹¹⁾ *Ibidem*, segunda frase.

⁽⁹²⁾ Diretiva 2014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos e que revoga a Diretiva 2004/18/CE (JO L 94 de 28.3.2014, p. 65); Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos celebrados pelas entidades que operam nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais e que revoga a Diretiva 2004/17/CE (JO L 94 de 28.3.2014, p. 243).

⁽⁹³⁾ Diretiva 2014/23/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa à adjudicação de contratos de concessão (JO L 94 de 28.3.2014, p. 1).

⁽⁹⁴⁾ Ver também processo C-205/99, *Analir versus Administración General del Estado*, Col. 2001, p. I-1271, n.ºs 63 e 65.

⁽⁹⁵⁾ A diferença no nível de risco teria também consequências na definição do lucro razoável.

11. INVESTIGAÇÃO E PODERES DE DECISÃO DA COMISSÃO

115. Os Estados-Membros devem tomar todas as medidas necessárias para assegurar que qualquer decisão (incluindo decisões de adjudicação) relativa a OSP pode ser efetivamente revista e, em especial, o mais rapidamente possível sempre que essas decisões tenham infringido o direito comunitário ou as normas nacionais de execução desse direito ⁽⁹⁶⁾.
116. Em conformidade com o artigo 18.º, n.º 1, do regulamento, a Comissão pode solicitar ao Estado-Membro que lhe comunique, no prazo de dois meses, um documento que justifique a necessidade da obrigação de serviço público e demonstre a sua conformidade com os critérios mencionados no artigo 16.º, uma análise económica da região, uma análise da proporcionalidade entre as obrigações previstas e os objetivos de desenvolvimento económico e, por último, uma análise dos eventuais serviços aéreos existentes e de outros modos de transporte disponíveis que possam ser tidos em conta enquanto substitutos da imposição prevista. O direito a receber os documentos e a análise a que se refere o artigo 18.º, n.º 1, alíneas a) a d), permite que a Comissão seja informada sobre a OSP e a sua fundamentação. Estes documentos apresentados pelo Estado-Membro podem igualmente clarificar o contexto da OSP e a sua adequação ao regulamento.
117. A Comissão deve proceder a um inquérito a pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, ao abrigo do artigo 18.º, n.º 2, do regulamento.
118. Em conformidade com o artigo 18.º, n.º 2, a Comissão decide ⁽⁹⁷⁾, com base em todos os fatores pertinentes, se os artigos 16.º e 17.º devem ou não continuar a ser aplicáveis à rota em questão. O objetivo é assegurar a correta aplicação das regras pertinentes quer para a imposição da OSP enquanto tal quer para a limitação do acesso ao abrigo do artigo 16.º, n.º 9, e o montante eventual de compensação concedido.

⁽⁹⁶⁾ Artigo 18.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008. Cabe aos Estados-Membros decidir se tal deve ser feito por um órgão administrativo ou tribunal.

⁽⁹⁷⁾ Aplica-se o procedimento consultivo, em conformidade com o artigo 18.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

ANEXO I

Questionário elaborado pela DG COMP e pela DG MOVE para a notificação de OSP à Comissão**Notificação de Obrigações de Serviço Público (OSP) impostas com base nos artigos 16.º e 17.º do Regulamento (CE) n.º 1782/2008 ⁽¹⁾**

* Juntar este formulário aos que têm de ser enviados à DG MOVE para publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

* O formulário deve ser enviado para o endereço MOVE-PSO@ec.europa.eu

* As páginas 1 e 2 devem ser enviadas juntamente com a notificação da imposição da OSP.

* A página 3 deve ser enviada juntamente com a notificação do concurso.

Informações sobre a região	
Região servida pela OSP ⁽²⁾	
Tipo de rota	Trata-se de uma região periférica ou em desenvolvimento? Trata-se de uma rota de pouca densidade considerada vital para o desenvolvimento económico e social da região servida pelo aeroporto?
Justificação relativa às necessidades da região ⁽³⁾	

Informações sobre a(s) rota(s)	
Desde quando é que as OSP foram impostas à rota ⁽⁴⁾ ?	
Tráfego total da rota nos dois últimos anos (expressa em número de passageiros)	
Tráfego total ⁽⁵⁾ nos aeroportos servidos pela rota nos últimos dois anos	Aeroporto de destino (que serve a região)
	Aeroporto de origem

Informações sobre alternativas de serviços aéreos	
Aeroportos alternativos ao aeroporto de origem/destino ⁽⁶⁾	

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (reformulação) (JO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

⁽²⁾ Indicar, em especial, as cidades que serão servidas por rotas em regime de OSP.

⁽³⁾ Indicar as razões referidas pelo artigo 16.º, n.º 1, e n.º 3, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 que justificam a necessidade de impor a OSP.

⁽⁴⁾ Anexar o texto da última instituição ou alteração das OSP, nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 ou, se for caso disso, do Regulamento (CEE) n.º 2408/92.

⁽⁵⁾ Passageiros à partida e à chegada.

⁽⁶⁾ A lista deve incluir pelo menos os aeroportos situados num raio de 150 quilómetros ou 1h30m isócronos da cidade/cidades da região em causa.

Informações sobre alternativas de serviços aéreos

Descrição de serviços aéreos alternativos (frequências, horários, escalas, sazonalidade)	
Comparação dos tempos de viagem entre o serviço aéreo abrangido pela OSP e os serviços alternativos	
Conclusão sobre a inexistência de uma alternativa válida para os passageiros	

Informações sobre os modos de transporte alternativos

Outros modos de transporte disponíveis (assinalar a casa correspondente)	Marítimo?		Ferroviário?		Rodoviário?	
Descrição dos serviços oferecidos por modos de transporte alternativos (frequências, horários, escalas, sazonalidade)						
Comparação dos tempos de viagem entre o serviço aéreo abrangido pela OSP e os serviços alternativos						
Conclusão sobre a inexistência de uma alternativa válida para os passageiros						

Informações sobre a OSP

Breve apresentação das tarifas, dos horários, das frequências e das capacidades da OSP.	
De que modo foram estabelecidos estes parâmetros da OSP?	

Informações sobre o convite à apresentação de propostas

Especificar se o convite à apresentação de propostas diz respeito a várias rotas por motivos de eficácia operacional	
Especificar se o convite à apresentação de propostas se destina a proporcionar a exclusividade sem compensação financeira. Em caso negativo, queira explicar por que razão esta opção não é adequada.	
Especificar se foi oferecida compensação financeira e qual o montante	
Especificar de que forma foi calculada a compensação oferecida através do convite à apresentação de propostas e o caderno de encargos.	

Informações relativas aos auxílios estatais

Os serviços da Comissão desejam chamar a atenção das autoridades nacionais para o facto de que a conformidade com os requisitos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 não prejudica a avaliação à luz das regras em matéria de auxílios estatais de uma eventual indemnização concedida nos termos do artigo 17.º, n.º 8, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 (em especial, o ponto 68 da Comunicação da Comissão, de 20 de dezembro de 2011, sobre a aplicação das regras em matéria de auxílios estatais à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral ⁽¹⁾).

Em especial, a conformidade da referida compensação com os artigos 17.º, n.os 3 e 8, e o artigo 16.º, n.º 10, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 não é suficiente para considerar que as quatro condições cumulativas do acórdão *Altmark* ⁽²⁾ estão preenchidas. Cabe às autoridades nacionais avaliar se estes quatro critérios estão preenchidos pelas compensações concedidas nos termos do artigo 17.º, n.º 8, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008. Se tal não for o caso, considera-se que a compensação em causa constitui um auxílio de Estado (o auxílio *de minimis*, tal como definido no Regulamento (UE) n.º 360/2012, não preenche todos os critérios do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE e, por conseguinte, não está sujeito à obrigação de notificação estabelecida no artigo 108.º, n.º 3, do Tratado ⁽³⁾).

Estes auxílios estatais podem ser declarados compatíveis e isentos da obrigação de notificação se os critérios da decisão da Comissão sobre auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público ⁽⁴⁾ estiverem preenchidos. Se não for esse o caso, aplica-se a obrigação de notificação prevista no artigo 108.º, n.º 3, do Tratado. A compensação pode ser declarada compatível com o mercado interno com base no enquadramento da União Europeia aplicável aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público ⁽⁵⁾. A fim de limitar o número de notificações, os Estados-Membros podem notificar os regimes de auxílio, em vez de medidas de auxílio individuais.

⁽¹⁾ JO C 8 de 11.1.2012, p. 4.

⁽²⁾ Processo C-280/00, *Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg versus Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, n.os 87 a 93. As quatro condições são as seguintes: 1. A empresa beneficiária deverá ter efetivamente a seu cargo o cumprimento de obrigações de serviço público e essas obrigações deverão estar claramente definidas. 2. Os parâmetros com base nos quais é calculada a compensação devem ser previamente estabelecidos de forma objetiva e transparente, a fim de evitar que aquela implique uma vantagem económica suscetível de favorecer a empresa beneficiária em relação a empresas concorrentes. 3. A compensação não deverá exceder o montante necessário para cobrir, no todo ou em parte, os custos resultantes do cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas a estas associadas, bem como uma margem de lucro razoável pelo citado cumprimento. 4. Quando a escolha da empresa a encarregar do cumprimento de obrigações de serviço público, num caso concreto, não seja efetuada através de um processo de concurso público que permita selecionar o candidato capaz de fornecer esses serviços ao menor custo para a coletividade, o nível da compensação necessária deve ser determinado com base numa análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada em meios de transporte para poder satisfazer as exigências de serviço público requeridas, teria suportado para cumprir estas obrigações, tendo em conta as respetivas receitas assim como um lucro razoável relativo à execução destas obrigações.

⁽³⁾ Regulamento (UE) n.º 360/2012 da Comissão, de 25 de abril de 2012, relativo à aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aos auxílios *de minimis* concedidos a empresas que prestam serviços de interesse económico geral (JO L 114 de 26.4.2012, p. 8).

⁽⁴⁾ Decisão da Comissão, de 20 de dezembro de 2011, relativa à aplicação do artigo 106.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral (JO L 7 de 11.1.2012, p. 3). Tal diz respeito, por exemplo, a rotas de ligação com ilhas que tenham registado um tráfego anual durante os dois exercícios anteriores não superior a 300 000 passageiros).

⁽⁵⁾ JO C 8 de 11.1.2012, p. 15.

ANEXO II

Extrato das disposições relativas às OSP do Regulamento (CE) n.º 1008/2008**Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (reformulação).**

Considerandos 11 e 12 e artigos 16.º a 18.º:

Considerando o seguinte:

- (11) Para ter em conta as características e os constrangimentos especiais das regiões ultraperiféricas, em particular o seu afastamento, insularidade e reduzida superfície, e a necessidade de as ligar devidamente às regiões centrais da Comunidade, podem justificar-se disposições especiais no que respeita às regras sobre o prazo de validade dos contratos relativos a obrigações de serviço público que abrangam as rotas para essas regiões.
- (12) Deverão ser definidas, de forma clara e isenta de ambiguidades, as condições de imposição das obrigações de serviço público e os processos de concurso conexos deverão permitir a participação de um número suficiente de concorrentes. A Comissão deverá poder obter todas as informações necessárias para avaliar as justificações económicas das obrigações de serviço público em casos individuais.

*Artigo 16.º***Princípios gerais aplicáveis às obrigações de serviço público**

1. Após consulta de outros Estados-Membros interessados e depois de ter informado a Comissão, os aeroportos interessados e as transportadoras aéreas que operam na rota em questão, um Estado-Membro pode impor uma obrigação de serviço público, no que se refere aos serviços aéreos regulares, entre um aeroporto da Comunidade e um aeroporto que sirva uma região periférica ou em desenvolvimento do seu território ou numa rota de fraca densidade de tráfego para qualquer aeroporto do seu território, se a rota em causa for considerada vital para o desenvolvimento económico e social da região que o aeroporto serve. Esta obrigação apenas pode ser imposta, na medida do necessário, para assegurar a prestação nessa rota de serviços aéreos regulares mínimos que satisfaçam normas estabelecidas de continuidade, regularidade, fixação de preços e capacidade mínima que as transportadoras aéreas não respeitariam se atendessem apenas aos seus interesses comerciais.

As normas estabelecidas impostas à rota sujeita à obrigação de serviço público devem ser definidas de forma transparente e não discriminatória.

2. Nos casos em que não seja possível assegurar um serviço ininterrupto com, pelo menos, duas frequências diárias através de outros modos de transporte, os Estados-Membros interessados podem incluir na obrigação de serviço público a condição de todas as transportadoras aéreas comunitárias que pretendam operar na rota apresentarem garantias de que o farão durante um determinado período, a especificar de acordo com as restantes condições relativas à obrigação de serviço público.

3. A necessidade e adequação de uma obrigação de serviço público prevista deve ser avaliada pelos Estados-Membros tendo em conta:

- a) a proporcionalidade entre a obrigação prevista e as necessidades de desenvolvimento económico da região em questão;
- b) a possibilidade de recorrer a outros modos de transporte e a capacidade desses modos para satisfazer as necessidades de transporte em apreço, nomeadamente nos casos em que existam serviços ferroviários que sirvam a rota prevista num tempo inferior a três horas, com frequência e ligações suficientes e horários adequados;
- c) as tarifas aéreas e as condições que podem ser oferecidas aos utentes;
- d) o efeito combinado de todas as transportadoras aéreas que operam ou tencionam operar na ligação.

4. Sempre que um Estado-Membro pretenda impor uma obrigação de serviço público, deve comunicar o texto da obrigação de serviço público prevista à Comissão, aos outros Estados-Membros interessados, aos aeroportos interessados e às transportadoras aéreas que operam na rota em questão.

A Comissão publica numa nota informativa no *Jornal Oficial da União Europeia*:

- a) a identificação dos dois aeroportos ligados pela rota em questão e de eventuais pontos de escala intermédios;
- b) a referência da data de entrada em vigor da obrigação de serviço público; e

c) o endereço completo em que o texto e quaisquer informações e/ou documentação relacionadas com a obrigação de serviço público são postos à disposição imediata e gratuitamente pelo Estado-Membro interessado.

5. Não obstante o disposto no n.º 4, no que se refere às rotas nas quais o número estimado de passageiros para o serviço aéreo seja inferior a 10 000/ano, a nota informativa sobre a obrigação de serviço público deve ser publicada ou no *Jornal Oficial da União Europeia* ou no jornal oficial nacional do Estado-Membro interessado.

6. A data de entrada em vigor de uma obrigação de serviço público não pode ser anterior à data de publicação da nota informativa a que se refere o segundo parágrafo do n.º 4.

7. Quando tiver sido imposta uma obrigação de serviço público em conformidade com os n.ºs 1 e 2, a transportadora aérea comunitária deve poder oferecer vendas unicamente de lugares desde que o serviço aéreo em causa respeite todas as condições da obrigação de serviço público. Consequentemente, esse serviço aéreo deve ser considerado um serviço aéreo regular.

8. Quando tiver sido imposta uma obrigação de serviço público em conformidade com os n.ºs 1 e 2, todas as outras transportadoras aéreas comunitárias devem poder ser autorizadas em qualquer altura a iniciar serviços aéreos regulares que cumpram todos os requisitos de obrigação de serviço público, incluindo o período de exploração que possa ser exigido nos termos do n.º 2.

9. Não obstante o n.º 8, se nenhuma transportadora aérea comunitária tiver dado início ou puder provar que está prestes a dar início à prestação de serviços aéreos regulares sustentáveis numa rota de acordo com as obrigações de serviço público impostas a essa mesma rota, o Estado-Membro pode limitar o acesso aos serviços aéreos regulares nessa rota a uma só transportadora aérea comunitária por um período não superior a quatro anos, no termo do qual a situação deve ser revista.

Este período pode ser, no máximo, de cinco anos se a obrigação de serviço público cobrir uma rota para um aeroporto que serve uma região ultraperiférica, tal como referida no n.º 2 do artigo 299.º do Tratado.

10. O direito de explorar os serviços referidos no n.º 9 é conferido por concurso público nos termos do artigo 17.º, efetuado quer para uma quer, quando tal for indispensável por motivos de eficácia operacional, para um grupo de rotas, a qualquer transportadora aérea comunitária autorizada a explorar esses serviços aéreos. Por razões de eficácia administrativa, um Estado-Membro pode emitir um convite à apresentação de propostas único que abranja várias rotas.

11. Considera-se que uma obrigação de serviço público caducou se não forem explorados quaisquer serviços aéreos regulares durante um período de 12 meses na rota submetida a tal obrigação.

12. Se a transportadora aérea comunitária selecionada nos termos do artigo 17.º interromper o serviço de forma súbita, o Estado-Membro interessado pode, em caso de emergência, selecionar de comum acordo outra transportadora aérea comunitária para assegurar a obrigação de serviço público por um período não superior a sete meses não renovável, nas seguintes condições:

- a) qualquer compensação paga pelo Estado-Membro deve obedecer ao n.º 8 do artigo 17.º;
- b) a seleção deve ser feita no universo das transportadoras aéreas comunitárias em conformidade com os princípios da transparência e da não discriminação;
- c) deve ser lançado um novo convite à apresentação de propostas.

A Comissão e os Estados-Membros interessados são informados sem demora do procedimento de emergência e dos motivos que o justificam. A pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, a Comissão pode, nos termos do n.º 2 do artigo 25.º, suspender o procedimento se considerar na sequência da sua avaliação que este não obedece aos requisitos do presente número ou que, de outra forma, infringe o direito comunitário.

Artigo 17.º

Procedimento de concurso público para as obrigações de serviço público

1. O concurso público exigido nos termos do n.º 10 do artigo 16.º deve ser realizado nos termos dos n.ºs 2 a 10 do presente artigo.

2. O Estado-Membro interessado comunica o texto completo do aviso de concurso à Comissão, exceto nos casos em que, nos termos do n.º 5 do artigo 16.º, tenha dado a conhecer a de serviço público através da publicação de um aviso no seu jornal oficial nacional. Nesses casos, o concurso é igualmente publicado no jornal oficial nacional.

3. O convite à apresentação de propostas e o contrato subsequente devem explicitar, nomeadamente, os seguintes pontos:

- a) as normas exigidas pela obrigação de serviço público;
- b) as regras relativas à alteração ou rescisão do contrato, especialmente para ter em conta quaisquer mudanças imprevisíveis;
- c) o prazo de validade do contrato;

- d) as sanções a aplicar em caso de incumprimento das obrigações previstas no contrato;
- e) os parâmetros objetivos e transparentes com base nos quais é calculada qualquer eventual compensação pela execução das obrigações de serviço público.

4. A Comissão divulga o convite à apresentação de propostas através da publicação de uma nota informativa no *Jornal Oficial da União Europeia*. Entre a data de publicação da nota informativa e a data-limite para a apresentação de propostas deve decorrer um período mínimo de dois meses. Caso o concurso se refira a uma rota à qual o acesso já se encontre limitado a uma transportadora aérea em conformidade com o n.º 9 do artigo 16.º, o aviso de concurso será publicado pelo menos com seis meses de antecedência em relação à data de início da nova concessão, por forma a avaliar se continua a ser necessário um acesso restrito.

5. A nota informativa inclui as seguintes informações:

- a) Estado(s)-Membro(s) interessado(s);
- b) rota aérea em questão;
- c) prazo de validade do contrato;
- d) endereço completo em que o texto do aviso de concurso e quaisquer informações e/ou documentação relacionados com o concurso e a obrigação de serviço público são postos à disposição pelo(s) Estado(s)-Membro(s) interessado(s);
- e) prazo para a apresentação de propostas.

6. O(s) Estado(s)-Membro(s) interessado(s) comunica(m) imediata e gratuitamente quaisquer informações e documentos relevantes solicitados por uma parte interessada no concurso público.

7. A selecção das propostas deve ser efectuada o mais rapidamente possível, tendo em conta a adequação dos serviços, incluindo os preços e as condições oferecidas aos utentes e, eventualmente, o montante da compensação pedida ao(s) Estado(s)-Membro(s) interessado(s).

8. O Estado-Membro interessado pode compensar a transportadora aérea seleccionada nos termos do n.º 7 pela observância das normas impostas pela obrigação de serviço público em conformidade com o artigo 16.º. A referida compensação não pode exceder o montante necessário para cobrir os custos líquidos decorrentes da execução de cada obrigação de serviço público, tendo em conta as receitas da transportadora aérea relacionadas com a mesma e um lucro razoável.

9. A Comissão é imediatamente informada por escrito dos resultados do concurso público e da selecção pelo Estado-Membro, que deve incluir os seguintes elementos:

- a) números, nomes e informações sobre as empresas proponentes;
- b) elementos operacionais contidos nas propostas;
- c) compensação solicitada nas propostas;
- d) nome do proponente seleccionado.

10. A pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, a Comissão pode solicitar aos Estados-Membros que comuniquem, no prazo de um mês, todos os documentos relevantes relacionados com a selecção de uma transportadora aérea para a exploração de uma obrigação de serviço público. Caso os documentos solicitados não sejam fornecidos dentro do prazo previsto, a Comissão pode decidir suspender o convite à apresentação de propostas nos termos do n.º 2 do artigo 25.º.

Artigo 18.º

Análise das obrigações de serviço público

1. Os Estados-Membros tomam todas as medidas necessárias para assegurar que qualquer decisão tomada ao abrigo dos artigos 16.º e 17.º possa ser efetivamente revista e, em especial, o mais rapidamente possível sempre que essas decisões tenham infringido o direito comunitário ou as normas nacionais de execução desse direito.

A pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, a Comissão pode solicitar aos Estados-Membros que forneçam, no prazo de dois meses:

- a) um documento que justifique a necessidade da obrigação de serviço público e demonstre a sua conformidade com os critérios mencionados no artigo 16.º;
- b) uma análise económica da região;
- c) uma análise da proporcionalidade entre as obrigações previstas e os objetivos de desenvolvimento económico;
- d) uma análise dos eventuais serviços aéreos existentes e de outros modos de transporte disponíveis que possam ser tidos em conta enquanto substitutos da imposição prevista.

2. A pedido de um Estado-Membro que considere que o desenvolvimento de uma rota está a ser indevidamente limitado pelo disposto nos artigos 16.º e 17.º ou por sua própria iniciativa, a Comissão procede a um inquérito e, com base em todos os fatores relevantes e nos termos do n.º 2 do artigo 25.º, decide, no prazo de seis meses a contar da data de receção do pedido, se os artigos 16.º e 17.º devem ou não continuar a ser aplicáveis à rota em questão.
