

Официален вестник

на Европейския съюз

С 99



Издание
на български език

Информация и известия

Година 57

4 април 2014 г.

Съдържание

II Съобщения

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

Европейска комисия

2014/C 99/01	Непротивопоставяне на концентрация, за която е постъпило уведомление (Дело COMP/M.7171 — Varo Energy/Bayernoil Package) ⁽¹⁾	1
--------------	--	---

IV Информация

ИНФОРМАЦИЯ ОТ ИНСТИТУЦИИТЕ, ОРГАНИТЕ, СЛУЖБИТЕ И АГЕНЦИИТЕ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

Европейска комисия

2014/C 99/02	Обменен курс на еврото	2
2014/C 99/03	Съобщение на Комисията — Насоки относно държавните помощи за летища и авиокомпани	3

ИНФОРМАЦИЯ ОТ ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ

2014/C 99/04	Известие от правителството на Република Малта във връзка с Директива 94/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно условията за предоставяне и ползване на разрешения за проучване, изследване и производство на въглеродороди	35
--------------	--	----

BG

⁽¹⁾ текст от значение за ЕИП

V Становища

ПРОЦЕДУРИ, СВЪРЗАНИ С ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПОЛИТИКАТА В ОБЛАСТТА НА КОНКУРЕНЦИЯТА

Европейска комисия

2014/C 99/05

Предварително уведомление за концентрация (Дело № M.7218 – Brookfield/APMTNA/APMT Elizabeth) — Дело кандидат за опростена процедура ⁽¹⁾ 36

⁽¹⁾ текст от значение за ЕИП

II

(Съобщения)

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

ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Непротивопоставяне на концентрация, за която е постъпило уведомление**(Дело COMP/M.7171 — Varo Energy/Bayernoil Package)****(текст от значение за ЕИП)**

(2014/С 99/01)

На 28 март 2014 г. Комисията реши да не се противопоставя на горепосочената концентрация, за която е постъпило уведомление, и да я обяви за съвместима с вътрешния пазар. Решението се основава на член 6, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета⁽¹⁾. Пълният текст на решението е достъпен единствено на английски език и ще бъде публикуван, след като бъдат премахнати всички професионални тайни, които могат да се съдържат в него. Той ще бъде достъпен:

- в раздела за сливанията на уебсайта на Комисията, свързан с конкуренцията (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Този уебсайт предоставя различни средства за подпомагане на достъпа до решения за отделни сливания, включително показатели за търсене по дружество, по номер на делото, по дата и по отрасъл,
- в електронен формат на уебсайта EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) под номер на документа 32014M7171. EUR-Lex предоставя онлайн достъп до европейското право.

⁽¹⁾ ОВ L 24, 29.1.2004 г., стр. 1.

IV

(Информация)

ИНФОРМАЦИЯ ОТ ИНСТИТУЦИИТЕ, ОРГАНИТЕ, СЛУЖБИТЕ И АГЕНЦИИТЕ
НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Обменен курс на еврото ⁽¹⁾

3 април 2014 година

(2014/C 99/02)

1 евро =

Валута			Обменен курс		
USD	щатски долар	1,3771	CAD	канадски долар	1,5172
JPY	японска йена	143,12	HKD	хонконгски долар	10,6826
DKK	датска крона	7,4648	NZD	новозеландски долар	1,6149
GBP	лира стерлинг	0,82970	SGD	сингапурски долар	1,7395
SEK	шведска крона	8,9554	KRW	южнокорейски вон	1 456,88
CHF	швейцарски франк	1,2209	ZAR	южноафрикански ранд	14,6628
ISK	исландска крона		CNY	китайски юан рен-мин-би	8,5537
NOK	норвежка крона	8,2300	HRK	хърватска куна	7,6480
BGN	български лев	1,9558	IDR	индонезийска рупия	15 582,21
CZK	чешка крона	27,432	MYR	малайзийски рингит	4,5223
HUF	унгарски форинт	307,21	PHP	филипинско песо	62,021
LTL	литовски лит	3,4528	RUB	руска рубла	48,9370
PLN	полска злота	4,1727	THB	тайландски бат	44,726
RON	румънска лея	4,4753	BRL	бразилски реал	3,1356
TRY	турска лира	2,9493	MXN	мексиканско песо	18,0593
AUD	австралийски долар	1,4912	INR	индийска рупия	82,8670

⁽¹⁾ Източник: референтен обменен курс, публикуван от Европейската централна банка.

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

Насоки относно държавните помощи за летища и авиокомпани

(2014/C 99/03)

СЪДЪРЖАНИЕ

1.	Въведение: Политиката за държавните помощи във въздухоплаването	3
2.	Приложно поле и определения	7
2.1.	Приложно поле	7
2.2.	Определения	8
3.	Наличие на държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора	10
3.1.	Понятията „предприятие“ и „стопанска дейност“	10
3.2.	Използване на държавни ресурси и приписване на държавата	12
3.3.	Нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията	13
3.4.	Публично финансиране на летища и прилагане на принципа за оператор в условията на пазарна икономика	13
3.5.	Финансови отношения между летища и авиокомпани	14
3.5.1.	Сравнение с пазарната цена	14
3.5.2.	Предварителен анализ на рентабилността	15
4.	Публично финансиране на услуги от общ икономически интерес	16
4.1.	Определение на услуга от общ икономически интерес в секторите на летищата и въздушния транспорт	17
4.2.	Съвместимост на помощта под формата на компенсация за обществена услуга	18
5.	Съвместимост на помощта съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора	18
5.1.	Помощ за летища	19
5.1.1.	Инвестиционна помощ за летища	19
5.1.2.	Оперативна помощ за летища	23
5.2.	Помощи за започване на стопанска дейност, отпуснати на авиокомпани	26
6.	Помощ със социален характер съгласно член 107, параграф 2, буква а) от Договора	27
7.	Натрупване	28
8.	Заклучителни разпоредби	28
8.1.	Годишни доклади	28
8.2.	Прозрачност	28
8.3.	Мониторинг	28
8.4.	Оценка	29
8.5.	Подходящи мерки	29
8.6.	Прилагане	29
8.7.	Преразглеждане	30

1. ВЪВЕДЕНИЕ: ПОЛИТИКАТА ЗА ДЪРЖАВНИТЕ ПОМОЩИ ВЪВ ВЪЗДУХОПЛАВАНЕТО

1. Като свързва хората и регионите, въздушният транспорт играе жизненоважна роля за интеграцията и конкурентоспособността на Европейския съюз, както и за неговото взаимодействие с останалия свят. Въздушният транспорт допринася значително за икономиката на Европейския съюз с над 15 милиона движения с търговска цел годишно, 822 милиона пътници, превозени от летищата в Съюза и до тях всяка година, 150 авиокомпани, които летят по редовни маршрути, мрежа от над 460 летища и 60 доставчици на аеронавигационни услуги⁽¹⁾. Съюзът се възползва от позицията си на световен авиационен център, като само авиокомпаниите

⁽¹⁾ Източници: Евростат, Асоциацията на европейските авиокомпани, Международната асоциация на въздушните превозвачи.

и летищата допринасят с над 140 млрд. евро за брутния вътрешен продукт на Съюза всяка година. В авиационния сектор на Съюза работят около 2,3 милиона души ⁽²⁾.

2. В стратегията „Европа 2020“ ⁽³⁾ („ЕС 2020“) се подчертава важността на транспортната инфраструктура като част от стратегията за устойчив растеж на Съюза през идното десетилетие. По-специално, в своята бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство“ ⁽⁴⁾ Комисията подчерта, че вътрешното поемане на външните разходи, отстраняването на неоправданите субсидии и свободната и лоялната конкуренция са важна част от усилието да се съгласуват пазарните решения с нуждите на устойчивото развитие. В „Пътната карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство“ се изтъква също важността на ефективното използване на ресурсите. На практика транспортът трябва да използва по-малко и по-чиста енергия, да се възползва по-добре от модерната инфраструктура и да намали своето отрицателно въздействие върху климата и околната среда и по-специално върху ключовите природни богатства като водата, земята и екосистемите.

3. Постепенното изграждане на вътрешния пазар доведе до премахването на всички търговски ограничения за авиокомпаниите, които извършват полети в Съюза, например по отношение на маршрутите или броя на полетите и определянето на тарифите. След либерализирането на въздушния транспорт през 1997 г. ⁽⁵⁾ секторът се разрасна както никога досега и това допринесе за икономическия растеж и за разкриването на работни места. Либерализирането създаде също така условия за появата на нискотарифни превозвачи, които следват нов бизнес модел, основан на бърз самолетооборот и високоефективно използване на въздушната флота. Това развитие доведе до огромно увеличение на трафика, като трафикът на нискотарифните превозвачи нараства с бързи темпове от 2005 г. насам. През 2012 г. пазарният дял на нискотарифните авиокомпаниите (44,8 %) за първи път надхвърли дела на традиционните въздушни превозвачи (42,4 %), като тази тенденция продължи през 2013 г. (45,94 % за нискотарифните и 40,42 % за традиционните превозвачи).

4. Макар че все още са предимно публична собственост и се управляват от държавните органи ⁽⁶⁾, понастоящем се наблюдава нарастване на участието на частни предприятия в летищата в Съюза. През последното десетилетие бяха създадени нови пазари чрез частична приватизация на някои летища, както и благодарение на конкуренцията за управлението на държавни летища, включително регионални летища.

5. При по-малките летища се наблюдава най-висок дял на държавна собственост ⁽⁷⁾ и те най-често разчитат на публична помощ за финансиране на своите дейности. Цените на тези летища обикновено не се определят въз основа на пазарни съображения и особено на стабилни предварителни перспективи за рентабилност, а главно въз основа на локални или регионални съображения. При настоящите пазарни условия перспективите за рентабилност пред летищата, управлявани на търговски принцип, също продължават да зависят в голяма степен ⁽⁸⁾ от пътничко-потока, като летищата, чийто пътничкопоток е под 1 милион пътници годишно, обикновено трудно покриват своите оперативни разходи. Следователно по-голямата част от регионалните летища са редовно субсидирани от публичните органи.

⁽²⁾ Проучване, озаглавено „Study on the effects of the implementation of the EU aviation common market on employment and working conditions in the Air Transport Sector over the period 1997/2010“ (Въздействието от прилагането на правото на ЕС за общия пазар в областта на въздухоплаването върху заетостта и условията на труд в сектора на въздушния транспорт през периода 1997—2010 г.) и осъществено от Steer Davies Gleave за Европейската комисия, ГД „Мобилност и транспорт“. Окончателен доклад от август 2012 г.

⁽³⁾ Съобщение на Комисията „Европа 2020 – Стратегия за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж“, COM(2010) 2020 окончателен от 3 март 2010 г.

⁽⁴⁾ Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите, COM(2011) 144.

⁽⁵⁾ Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно лицензирането на въздушни превозвачи (ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 1), Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността до вътрешните въздушни трасета на Общността (ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 8) и Регламент (ЕИО) № 2409/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно тарифите на самолетните билети и таксите за услуги за въздушен превоз (ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 15).

⁽⁶⁾ Според Международния съвет на летищата — Европа, през 2010 г. 77 % от летищата са били изцяло държавна собственост, а едва 9 % са били изцяло частна собственост, вж. Международен съвет на летищата — Европа: доклад, озаглавен „The Ownership of Europe's Airports 2010“ (Собственост върху летищата в Европа — 2010 г.).

⁽⁷⁾ Това се илюстрира от факта, че макар през 2010 г. делът на държавните летища от общия брой летища да е бил 77 %, те представляват едва 52 % от общия пътничкопоток.

⁽⁸⁾ За това свидетелства проучването от 2002 г., озаглавено „Study on competition between airports and the application of State aid rules“ (Проучване на конкуренцията между летищата и прилагането на правилата за държавна помощ) — Cranfield University, юни 2002 г., и впоследствие бе потвърдено от секторни доклади.

6. Някои региони все още са слабо достъпни от останалата част на Съюза, а основните центрове са все по-пренатоварени⁽⁹⁾. Същевременно гъстотата на регионалните летища в определени региони на Съюза доведе до значителен свръхкапацитет на летищна инфраструктура спрямо търсенето от страна на пътниците и нуждите на авиокомпаниите.

7. Ценообразуването в повечето летища в Съюза по традиция се извършва под формата на публикувана схема от летищни такси въз основа на броя пътници и теглото на въздухоплавателните средства⁽¹⁰⁾. При все това развитието на пазара и тясното сътрудничество между летищата и авиокомпаниите постепенно доведоха до по-голямо разнообразие от търговски практики, включително дългосрочни договори с диференцирани тарифи, а понякога и със съществени стимули и маркетингова подкрепа, изплащани на авиокомпаниите от летищата и/или местните органи. По-специално, възможно е публични средства, заделени за подпомагане на летищна дейност, да бъдат пренасочени към авиокомпаниите, за да бъде привлечен по-голям търговски трафик, като по този начин се нарушава конкуренцията на пазарите за въздушен транспорт⁽¹¹⁾.

8. В своето съобщение за модернизирането на държавната помощ (МДП)⁽¹²⁾ Комисията посочва, че политиката в областта на държавните помощи следва да се съсредоточи върху улесняването на добре замислените помощи, предназначени за отстраняването на пазарни неефективности и за постигането на цели от общ интерес за Съюза, както и за избягване на разхищението на публични средства. При определени условия мерките за държавна помощ наистина могат да коригират пазарна неефективност, като по този начин допринасят за ефективното функциониране на пазарите и за повишаването на конкурентоспособността. Освен това, когато пазарите дават ефективни резултати, но тези резултати се считат за незадоволителни от гледна точка на политиката на сближаване, държавната помощ може да се използва за постигане на по-добър и по-справедлив пазарен резултат. Държавната помощ обаче може да има отрицателни ефекти, например тя може да наруши конкуренцията между предприятията и да засегне търговията между държавите членки до степен, която противоречи на общите интереси на Съюза. Поради това контролът над държавната помощ в секторите на летищата и въздушния транспорт следва да насърчи правилното използване на публичните ресурси за политики, ориентирани към растеж, и същевременно да ограничи нарушенията на конкуренцията, които застрашават равнопоставеността във вътрешния пазар, по-специално като се избегне увеличаването на броя на нерентабилни летища в същия регион на обслужване и създаването на свръхкапацитет.

9. Прилагането на правилата за държавна помощ в сектора на летищата и въздухоплаването представлява част от усилията на Комисията, насочени към повишаване на конкурентоспособността и потенциала за растеж на тези два сектора в Съюза⁽¹³⁾. Равнопоставеността между авиокомпаниите и летищата в Съюза е от огромно значение за тези цели, както и за целия вътрешен пазар. Същевременно регионалните летища могат да се окажат важни за местното развитие и за достъпността на определени региони, по-специално в контекста на положителните прогнози за въздушния транспорт в Съюза.

10. Като част от общия план за създаване на единно европейско въздушно пространство на Съюза и като взе под внимание развитието на пазара, през 2005 г. Комисията прие Насоки за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпаниите, опериращи на регионални летища⁽¹⁴⁾ („Насоки за въздухоплаването от 2005 г.“). В тези насоки бяха определени условията, при които някои категории държавни помощи за летища и авиокомпаниите могат да бъдат обявени за съвместими с вътрешния пазар. Те допълниха Насоките за въздухоплаването от 1994 г.⁽¹⁵⁾, в които се съдържаха главно разпоредби за преструктурирането на националните превозвачи и за отпускането на социална помощ в полза на гражданите на Съюза.

⁽⁹⁾ През 2030 г. се предвижда 13 летища в Съюза да функционират с пълен капацитет по осем часа дневно всеки ден през годината в сравнение с 2007 г., когато само 5 летища са работили 100 % от времето с пълен или почти пълен капацитет (Вж. Съобщение от Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите: Летищната политика в Европейския съюз — чрез капацитет и качество към растеж, свързаност и устойчива мобилност, от 1 декември 2011 г., COM(2011) 823) („Съобщението относно летищната политика в Европейския съюз“).

⁽¹⁰⁾ За което свидетелства Документ 9082 на Международната организация за гражданско въздухоплаване относно летищните такси и таксите за аеронавигационните услуги, последно изменен през април 2012 г.

⁽¹¹⁾ По-специално, когато помощта се определя въз основа на *ex post* изчисления (като с нея се покриват всички дефицити още с появата им), е възможно летищата да не са мотивирани да овладяват разходите и да фактурират летищни такси, които са достатъчни за покриването на разходите.

⁽¹²⁾ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите относно Модернизирането на държавната помощ на ЕС, COM (2012) 209 final.

⁽¹³⁾ Вж. Съобщението относно летищната политика в Европейския съюз.

⁽¹⁴⁾ Съобщение на Комисията — Насоки на Общността за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпаниите, опериращи на регионални летища (ОВ С 312, 9.12.2005 г., стр. 1).

⁽¹⁵⁾ Прилагане на членове 92 и 93 от Договора за ЕО и член 61 от Споразумението за ЕИП по отношение на държавните помощи във въздухоплаването (ОВ С 350, 10.12.1994 г. стр. 5).

11. В настоящите насоки се отчита новата правна и икономическа ситуация във връзка с публичното финансиране на летища и авиокомпаниите и се посочват условията, при които това публично финансиране представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз и, когато представлява държавна помощ, условията, при които тя може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар по силата на член 107, параграф 3, буква в) от Договора. Комисията основава оценката си на своя опит и практика при вземането на решения, както и на своя анализ на настоящите пазарни условия в летищния сектор и въздушния транспорт, без обаче да се засяга нейният подход към други инфраструктури или сектори. По-специално Комисията счита, че самият факт, че даден оператор на летище получава или е получил държавна помощ, не означава автоматично, че авиокомпаниите, които са му клиенти, също са бенефициери на държавни помощи. Ако условията, предложени на една авиокомпания от дадено летище, биха били предложени от ориентиран към реализирането на печалба оператор на летище, не може да се счита, че авиокомпанията получава предимство за целите на правилата за държавна помощ.

12. Когато публичната помощ представлява държавна помощ, Комисията счита, че при определени условия могат да се оправдаят някои категории помощ за регионални летища и авиокомпаниите, които използват тези летища, по-специално когато тя има за цел разработването на нови услуги и допринася за достъпността и икономическото развитие на местно равнище. Трябва обаче да бъдат взети предвид нарушенията на конкуренцията на всички засегнати пазари и само държавната помощ, която е пропорционална и необходима за постигането на цел от общ интерес, може да бъде приемлива.

13. В този контекст трябва да се изтъкне, че оперативната помощ по принцип представлява форма на помощ, която нарушава конкуренцията в сериозна степен, и може да бъде разрешена само при извънредни обстоятелства. Комисията счита, че летищата и авиокомпаниите обикновено следва да поемат своите собствени оперативни разходи. Независимо от това постепенният преход към една нова пазарна обстановка, както е описано в точки 3—7, обяснява факта защо публичните органи щедро са предоставяли оперативна помощ на регионални летища преди приемането на настоящите насоки. В този контекст, за да се даде възможност на въздухоплаването да се приспособи към новата пазарна ситуация, определени категории оперативна помощ за летища все още могат да са оправдани през преходен период. Както е обяснено в точка 5, при настоящите пазарни условия наличните данни и консенсусът в сектора показват наличието на връзка между финансовото състояние на едно летище и равнището на неговия трафик, като финансовите нужди на по-малките летища обикновено са пропорционално по-големи. Предвид на приноса им към икономическото развитие и териториалното сближаване в Съюза на операторите на по-малки регионални летища следва да се даде време за приспособяване към новата пазарна среда, например като повишат постепенно летищните такси за авиокомпаниите, като въведат мерки за рационализация, като диференцират своите икономически модели или като привличат нови авиокомпани и клиенти за запълване на незалетия капацитет.

14. В края на преходния период на летищата вече не трябва да се предоставя оперативна помощ и те следва да финансират своята дейност със собствени средства. Докато малките летища следва да продължават да се ползват от възможността за компенсации за непокрити оперативни разходи, свързани с услуги от общ икономически интерес, или за да се гарантира свързаността на всички региони с особени изисквания, пазарните изменения, стимулирани от настоящите насоки, следва да позволят на летищата да покриват своите разходи, както във всеки друг сектор.

15. Развитието на нов въздушен трафик по принцип следва да се основава на солидна икономическа обосновка. Авиокомпаниите обаче не винаги са готови да поемат риска, свързан с откриването на нови маршрути от неизвестни и неизпробвани малки летища, ако нямат подходящи стимули. По тази причина през и дори след преходния период на авиокомпаниите би могло да се отпусне помощ за започване на стопанска дейност при спазване на някои условия, ако това им осигурява необходимия стимул за откриване на нови маршрути от регионални летища и ако увеличава мобилността на гражданите на Съюза, като създава места за достъп до вътрешни за Съюза полети и насърчава регионалното развитие. Тъй като отдалечените региони са засегнати от своята слаба достъпност, помощта за започване на стопанска дейност по откриване на маршрути от тези региони подлежи на по-гъвкави критерии за съвместимост.

16. Поради това разпределението на летищния капацитет между авиокомпаниите следва постепенно да стане по-ефективно (т.е. съобразено с търсенето), а нуждите на летищата от публично финансиране следва да намаляят с нарастването на частните инвестиции в летищата. Ако за даден регион могат да бъдат установени действителна нужда от транспорт и положителни външни ефекти, одобряването на инвестиционна помощ за летищата следва да продължи и след изтичането на преходния период, с максимални интензитети на помощ, гарантиращи равнопоставеност в Съюза.

17. В този контекст с настоящите насоки се въвежда нов подход за оценка на съвместимостта на помощ за летища:

- а) докато в Насоките за въздухоплаването от 2005 г. не се съдържат разпоредби относно инвестиционната помощ, в настоящите преработени насоки се определя максимален допустим интензитет на помощ в зависимост от размера на летището;
- б) за големите летища обаче с пътничопоток от над 5 милиона пътници годишно инвестиционната помощ по принцип не следва да се обявява за съвместима с вътрешния пазар в съответствие с член 107, параграф 3, буква в) от Договора, освен при много изключителни обстоятелства, като например преместване на съществуващо летище, когато нуждата от държавна намеса е характеризирана с явна пазарна неефективност, като се вземат предвид изключителните обстоятелства, мащабът на инвестициите и ограничените нарушения на конкуренцията;
- в) максимално допустимите интензитети на инвестиционна помощ се увеличават до 20 % за летищата, разположени в отдалечените региони;
- г) за преходен период от 10 години оперативна помощ за регионални летища може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар по силата на член 107, параграф 3, буква в) от Договора; въпреки това, за летищата с годишен пътничопоток под 700 000 пътници Комисията отново ще оцени след четиригодишен период перспективите за рентабилност пред тази категория летища, за да прецени дали трябва да бъдат създадени специални правила за оценка на съвместимостта с общия пазар на оперативната помощ в полза на тези летища.

18. Освен това условията за съвместимост на помощ за започване на стопанска дейност в полза на авиокомпаниите бяха рационализирани и адаптирани към последните развития на пазара.

19. Комисията ще прилага балансиран подход, който е неутрален спрямо различните бизнес модели на летищата и авиокомпаниите и с който се вземат под внимание възможностите за растеж на въздушния трафик, необходимостта от регионално развитие и достъпност и положителната роля на бизнес модела на нискотарифните превозвачи за развитието на някои регионални летища. Същевременно обаче постепенният преход към пазарно ориентиран подход безспорно е оправдан; освен в надлежно обосновани и ограничени случаи летищата следва да са в състояние да покриват своите оперативни разходи и всякакви публични инвестиции следва да се използват за финансиране на изграждането на икономически жизнеспособни летища, които да отговарят на търсенето от страна на авиокомпаниите и пътниците; следва да се избягват нарушенията на конкуренцията между летищата и между авиокомпаниите, както и увеличаването на броя на нерентабилните летища. Този балансиран подход следва да бъде прозрачен и лесен за разбиране и за прилагане.

20. Настоящите насоки не засягат надлежното спазване на правото на Съюза от страна на държавите членки. По-специално, с цел да се избегне положение, при което инвестицията води до увреждане на околната среда, държавите членки трябва също да гарантират спазването на законодателството на Съюза в областта на околната среда, включително необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху околната среда, когато е подходящо, и да осигурят всички съответни разрешения.

2. ПРИЛОЖНО ПОЛЕ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

2.1. Приложно поле

21. Принципите, уставени в настоящите насоки, се прилагат към държавните помощи за летища и авиокомпаниите⁽¹⁶⁾. Те ще се прилагат в съответствие с Договора и вторичното законодателство, прието съгласно Договора, както и с другите насоки на Съюза в областта на държавните помощи⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁶⁾ Принципите, установени в настоящите насоки, не се прилагат за помощи за предоставяне на услуги по наземно обслужване, независимо от това дали те са предоставяни от летището, от авиокомпания или от доставчик на услуги по наземно обслужване за трети страни. Такива помощи ще бъдат оценявани въз основа на приложимите общи правила. Съгласно Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 година относно достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността (ОВ L 272, 25.10.1996 г. стр. 36) или последващата правна уредба в тази област, от летищата, които извършват наземно обслужване, се изисква да водят отделно счетоводство за своите дейности по наземно обслужване и за другите си дейности. Освен това едно летище не може да субсидира своето наземно обслужване чрез приходите, които извлича от летищните си дейности. Настоящите насоки не се прилагат и за предприятия, които упражняват дейности на летище, но тези дейности не са въздухоплавателни.

⁽¹⁷⁾ По-специално, но не единствено Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3), Директива 96/67/ЕО, Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси (ОВ L 70, 14.3.2009 г., стр. 11) и всяко последващо законодателство за летищните такси.

22. Някои летища и авиокомпаниите са се специализирали в товарния транспорт. Комисията все още не разполага с достатъчен опит в оценяването на съвместимостта на помощите за летища и авиокомпаниите, специализирани в товарния транспорт, за да обобщи своята практика под формата на конкретни критерии за съвместимост. За тези категории предприятия Комисията ще прилага общите принципи на съвместимост, посочени в раздел 5, чрез анализ на всеки конкретен случай.

23. Комисията няма да прилага принципите, очертани в Насоките за национална регионална помощ за 2007—2013 г.⁽¹⁸⁾ и в Насоките за регионалната държавна помощ за периода 2014—2020 г.⁽¹⁹⁾ или всички бъдещи насоки за регионална помощ към държавна помощ, отпусната за летищна инфраструктура.

24. С настоящите насоки се заменят Насоките за въздухоплаването от 1994 и 2005 г.

2.2. Определения

25. За целите на настоящите насоки:

- (1) „помощ“ означава всяка мярка, която изпълнява всички критерии, посочени в член 107, параграф 1 от Договора;
- (2) „интензитет на помощ“ е целият размер на помощта, изразен като процент от допустимите разходи, при което и двете стойности се изразяват като настояща нетна стойност към момента на отпускане на помощта и преди облагане с данъци или други такси;
- (3) „авиокомпания“ означава всяка авиокомпания с валиден лиценз за експлоатация, издаден от държава членка или държава от Общоевропейското авиационно пространство съгласно Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета⁽²⁰⁾;
- (4) „летищна такса“ означава цената или сумата, който се събира в полза на летището и се заплаща от ползвателите на летището за използването на съоръженията и услугите, които се предоставят изключително от летището и които са свързани с кацането, излитането, светлинната сигнализация и паркирането на въздухоплавателните средства, както и с обработката на пътници и товари, включително такси за предоставянето на услуги по наземно обслужване и такси за централизираната инфраструктура за наземно обслужване;
- (5) „летищна инфраструктура“ означава инфраструктурата и съоръженията, чрез които летището предоставя летищни услуги на авиокомпаниите и на различните доставчици на услуги, включително пистите, терминалите, стоянките, пътеките за рулиране, централизираната инфраструктура за наземно обслужване и всякакви други съоръжения, използвани пряко за летищни услуги, с изключение на инфраструктурата и оборудването, необходими главно за извършването на невъздухоплавателни дейности като паркинги за леки коли, магазини и ресторанти;
- (6) „летище“ означава субект или група субекти, който/която упражнява стопанска дейност, състояща се в предоставяне на летищни услуги на авиокомпаниите;
- (7) „летищни приходи“ означава летищните такси, от които се изваждат помощта за търговска реализация или стимулите, предоставени на авиокомпаниите от летището, като се вземат предвид приходите от невъздухоплавателни услуги (за които не се отпуска публична помощ), с изключение на публичните помощи и компенсации за дейности, свързани с изпълнението на задача на публичната власт или услуги от общ икономически интерес;
- (8) „летищни услуги“ означава услугите, които летище или негово дъщерно дружество предоставя на авиокомпаниите, т.е. осигуряване на обслужването на въздухоплавателните средства от кацането до излитането, както и на пътниците и товарите, така че авиокомпаниите да могат да предоставят въздухоплавателни транспортни услуги, включително и предоставянето на услуги по наземно обслужване и централизирана инфраструктура за наземно обслужване;
- (9) „среден годишен пътничкопоток“ означава стойността, определена въз основа на входящия и изходящия пътничкопоток през двете финансови години преди годината, в която се подава уведомление за помощта или се предоставя помощта, в случай че не е нужно да се отправя уведомление за нея;
- (10) „капиталови разходи“ означава амортизацията на допустимите инвестиционни разходи в летищна инфраструктура и оборудване, включително съответните разходи за финансиране;

⁽¹⁸⁾ Насоки за национална регионална помощ за 2007—2013 г. (ОВ С 54, 4.3.2006 г., стр. 13).

⁽¹⁹⁾ Насоки за регионална държавна помощ за периода 2014—2020 г. (ОВ С 209, 23.7.2013 г., стр. 1.).

⁽²⁰⁾ Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 година относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3).

- (11) „недостиг на финансиране на капиталови разходи“ е настоящата нетна стойност на разликата между положителни и отрицателни парични потоци, включително инвестиционните разходи, през жизнения цикъл на инвестицията в дълготрайни капиталови активи;
- (12) „регион на обслужване на летище“ означава географски пазар, който по принцип е разположен в радиус от около 100 километра или около 60 минути път с лека кола, автобус, влак или високоскоростен влак; въпреки това, регионът на обслужване на едно летище може да е различен и в него трябва да бъдат взети предвид особеностите на всяко конкретно летище. Големината и формата на региона на обслужване са различни за отделните летища и зависят от различните характеристики на летището, включително неговия бизнес модел, разположение и дестинациите, които обслужва;
- (13) „разходи за финансиране“ означава разходите, свързани с дълговото и капиталовото финансиране на допустимите разходи на първоначалната инвестиция; с други думи при разходите за финансиране се взема предвид делът на всички лихви и възнаграждения на собствения капитал, който съответства на финансирането на допустимите разходи на инвестицията, като се изключват финансирането на оборотния капитал, инвестициите в невъздухоплавателни услуги или други инвестиционни проекти;
- (14) „дата на отпускане на помощта“ означава датата, на която държавата членка е поела правнообвързващ ангажимент да отпусне помощта, на която може да бъде направено позоваване пред национален съд;
- (15) „допустими инвестиционни разходи“ означава разходите, свързани с инвестиции в летищна инфраструктура, включително разходите за планиране с изключение на инвестиционните разходи за невъздухоплавателни дейности, инвестиционните разходи за оборудване, предназначено за наземни услуги, обичайните разходи за поддръжка и разходите за дейности, свързани с изпълнението на задача на публичната власт;
- (16) „услуги за наземно обслужване“ означава услугите, които се предоставят на ползвателите на летище, както е описано в приложението към Директива 96/67/ЕО и всяко последващо законодателство относно достъпа до пазара на наземни услуги в летищата;
- (17) „високоскоростен влак“ означава влак, способен да достигне скорост над 200 км/ч;
- (18) „инвестиционна помощ“ означава помощ за финансирането на дълготрайни капиталови активи, по-конкретно за покриване на недостига на финансиране на капиталови разходи;
- (19) „нетна настояща стойност“ означава разликата между положителните и отрицателните парични потоци през жизнения цикъл на инвестицията, скантирана до настоящата им стойност при използване на цената на капитала, т.е. нормалната задължителна норма на възвращаемост, изисквана от дружеството при други инвестиционни проекти от сходен вид или, ако това не е възможно — цената на капитала за дружеството като цяло или очакваната възвращаемост, наблюдавана в летищния сектор.
- (20) „невъздухоплавателни дейности“ означава търговски услуги за авиокомпаниите или други ползватели на летището, например спомагателни услуги за пътници, спедитори или други доставчици на услуги, наем на помещения за офиси и магазини, паркинги за автомобили, хотели и др.;
- (21) „оперативна помощ“ означава помощ за покриване на недостига на финансиране на оперативните разходи, или под формата на авансово плащане, или под формата на периодични плащания на части за покриване на капиталови разходи (периодични плащания на фиксирана сума);
- (22) „оперативни разходи“ означава разходите на летище по отношение предоставянето на летищни услуги, включително категории разходи като разходите за персонал, услугите, поверени на външен изпълнител, комуникациите, управлението на отпадъци, енергията, поддръжката, наемите и администрацията, но от тях се изключват капиталовите разходи, подкрепата за търговска реализация и други стимули, предоставени на авиокомпаниите от летището, както и разходите за дейности, свързани с изпълнението на задача на публичната власт;
- (23) „недостиг на финансиране на оперативните разходи“ означава оперативните загуби на летище за съответния период, скантирани до текущата им стойност по цената на капитала, т.е. разликата (изразена като нетна настояща стойност) между приходите на летището и оперативните разходи на летището;
- (24) „най-отдалечени региони“ означава регионите, посочени в член 349 от Договора⁽²¹⁾;

⁽²¹⁾ Понастоящем: Гваделупа, Френска Гвиана, Мартиника, Реюнион, Сен-Мартен, Майот, Азорските острови, Мадейра и Канарските острови. Съгласно Решение 2010/718/ЕС на Европейския съвет от 29 октомври 2010 г. за изменение на статута по отношение на Европейския съюз на остров Сен Бартелеми (ОВ L 325, 9.12.2010 г., стр. 4) от 1 януари 2012 г. Сен Бартелеми престана да бъде най-отдалечен регион и стана отвъдморска държава или територия съгласно част четвърта от Договора. Съгласно Решение 2012/419/ЕС на Европейския съвет от 11 юли 2012 г. за изменение на статута на Майот по отношение на Европейския съюз (ОВ L 204, 31.7.2012 г., стр. 131) от 1 януари 2014 г. Майот престана да бъде отвъдморска страна или територия и стана най-отдалечен регион.

- (25) „разумен марж на печалба“ означава възвращаемостта на капитала, измерена например като вътрешна норма на възвращаемост („ВНВ“), която обикновено се очаква предприятието да постига от инвестиции с подобна степен на риск;
- (26) „регионално летище“ означава летище с годишен пътничкопоток до 3 милиона души;
- (27) „отдалечени региони“ означава най-отдалечените региони, Малта, Кипър, Сеута, Мелила, островите, които са част от територията на държава членка, и слабо населените региони;
- (28) „слабо населени райони“ означава регионите по NUTS 2 с по-малко от 8 жители на км² или регионите по NUTS 3 с по-малко от 12,5 жители на км² (въз основа на данни на Евростат за гъстотата на населението);
- (29) „започване на работа“ означава започването на строителни работи по инвестицията или поемане на първия твърд ангажимент за поръчка на оборудване или други ангажименти, които правят инвестицията необратима, независимо от хронологичния им ред. То не включва подготвителните дейности като получаването на разрешителни и провеждането на предварителни проучвания за осъществимост.

3. НАЛИЧИЕ НА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ ПО СМИСЪЛА НА ЧЛЕН 107, ПАРАГРАФ 1 ОТ ДОГОВОРА

3.1. Понятията „предприятие“ и „стопанска дейност“

26. В съответствие с член 107, параграф 1 от Договора правилата за държавна помощ се прилагат само когато получателят е „предприятие“. Според постоянната съдебна практика на Съда на Европейския съюз предприятията се определят като субекти, извършващи стопанска дейност, независимо от правния им статут или собствеността върху тях и начина, по който се финансират⁽²²⁾. Всяка дейност, която се състои от предлагането на стоки и услуги на даден пазар, е стопанска дейност⁽²³⁾. Стопанското естество на една дейност само по себе си не зависи от това дали дейността носи печалби⁽²⁴⁾.

27. Вече е ясно, че дейността на авиокомпаниите, която се изразява в предоставяне на транспортни услуги на пътници или предприятия, представлява стопанска дейност. Насоките относно въздухоплаването от 1994 г. обаче все още отразяват гледището, че „изграждането [или] разширяването на инфраструктурни проекти (като летища, магистрала, мостове и т.н.) представлява обща мярка на икономическата политика, която не може да бъде контролирана от Комисията в съответствие със заложените в Договора разпоредби за държавни помощи“. В своето решение по дело „Aéroports de Paris“⁽²⁵⁾ съдилищата на Съюза се произнесоха против това становище и постановиха, че експлоатацията на летище, която се изразява в предоставяне на летищни услуги на авиокомпаниите и на различни доставчици на услуги, също представлява стопанска дейност. В своето решение по дело „Leipzig-Halle airport“⁽²⁶⁾ Общият съд изясни, че експлоатацията на летище е стопанска дейност, а изграждането на летищна инфраструктура е неразделна част от нея.

28. Що се отнася до въведени в миналото мерки за финансиране, постепенното развитие на пазарните сили в летищния сектор⁽²⁷⁾ не позволява да се определи точна дата, от която експлоатацията на летище несъмнено следва да се счита за стопанска дейност. Съдилищата на Съюза обаче признаха промените в естеството на летищните дейности. В своето решение по дело „Leipzig-Halle airport“ Общият съд постанови, че считано от 2000 г. прилагането на разпоредбите в областта на държавните помощи към финансирането на летищна инфраструктура вече не трябва да се изключва⁽²⁸⁾. В следствие на това, считано от датата на решението по дело „Aéroports de Paris“ (12 декември 2000 г.), експлоатацията и изграждането на летищна инфраструктура трябва да се счита за задача, която подлежи на контрола върху държавните помощи.

⁽²²⁾ Вж. Съобщение на Комисията за прилагането на правилата на Европейския съюз към компенсацията, предоставена за предоставянето на услуги от общ икономически интерес (ОВ С 8, 11.1.2012 г., стр. 4), част 2.1, и свързаната с това съдебна практика, по-специално решението от 12 септември 2000 г. по съединени дела *Pavlov и други*, C-180/98—C-184/98, Recueil, стр. I-6451.

⁽²³⁾ Решение по дело *Комисия/Италия*, 118/85, Recueil, стр. 2599, точка 7; Решение от 18 юни 1998 г. по дело *Комисия/Италия*, C-35/96, Recueil, стр. I-3851, точка 36; *Pavlov и други*, точка 75.

⁽²⁴⁾ Решение по съединени дела *Van Landewyck*, 209/78 215/78 и 218/78, Recueil, стр. I-3125, точка 88; Решение от 16 ноември 1995 г. по дело *FFSA и други*, C-244/94, Recueil, стр. I-4013, точка 21; Решение от 1 юли 2008 г. по дело *МОТОЕ*, C-49/07, Сборник, стр. I-4863, точки 27 и 28.

⁽²⁵⁾ Решение по дело *Aéroports de Paris/Комисия*, T-128/98, Recueil, стр. II-3929, потвърдено с решение по дело C-82/01 [2002], Recueil, стр. I-9297, точки 75—79.

⁽²⁶⁾ Решение по съединени дела *Mitteldeutsche Flughafen AG and Flughafen Leipzig Halle GmbH/Комисия*, T-443/08 и T-455/08 (съдебно решение „*Leipzig-Halle airport*“), Сборник, стр. II-1311, по-специално точки 93 и 94, потвърдено с решение по дело *Mitteldeutsche Flughafen and Flughafen Leipzig-Halle/Комисия*, C-288/11 P, все още непубликувано в сборника.

⁽²⁷⁾ Вж. точка 3 и решението по делото „*Leipzig-Halle airport*“, точка 105.

⁽²⁸⁾ Вж. решението по делото „*Leipzig-Halle airport*“, точка 106.

29. И обратно, поради несигурността преди решението по делото „Aéroports de Paris“ публичните органи са могли с основание да считат, че финансирането на летищна инфраструктура не представлява държавна помощ и поради това не е било необходимо да уведомяват Комисията за такива мерки. От това следва, че Комисията вече не може да оспорва въз основа на правилата за държавна помощ мерките за финансиране, приведени в действие⁽²⁹⁾ преди постановяването на решението по делото „Aéroports de Paris“⁽³⁰⁾.

30. При всички случаи мерки, които са били приведени в действие преди появата на конкуренция в летищния сектор, не са представлявали държавна помощ, когато са били отпуснати, но биха могли да се считат за съществуваща помощ съгласно член 1, буква б), подточка v) от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета⁽³¹⁾, ако са спазени условията от член 107, параграф 1 от Договора.

31. Субектът или групата от субекти, който/която извършва стопанската дейност, свързана с предоставяне на летищни услуги на авиокомпаниите, т.е. осигурява обслужването на въздухоплавателно средство от кацането до излитането, както и на пътници и товари, така че въздушните превозвачи да могат да предоставят въздухоплавателни транспортни услуги⁽³²⁾, ще бъде наричан „летище“⁽³³⁾. Едно летище предоставя редица услуги („летищни услуги“) на авиокомпаниите срещу заплащане („летищни такси“). Макар конкретният набор от услуги, предоставяни от летища, както и наименованията на тези такси да се различават в рамките на Съюза, предоставянето на летищни услуги за авиокомпаниите срещу летищни такси представлява стопанска дейност във всички държави членки.

32. Правната и нормативната уредба, която урежда собствеността и експлоатацията на летищата, е различна за отделните летища в Съюза. По-специално регионалните летища често се управляват в тясно сътрудничество с публичните органи. Във връзка с това Съдът постанови, че при определени условия може да се счита, че няколко субекта упражняват заедно стопанска дейност и поради това формират стопанска единица⁽³⁴⁾. В областта на въздухоплаването Комисията счита, че значителното участие в търговската стратегия на дадено летище, например чрез пряко сключване на договори с авиокомпаниите или чрез определяне на летищни такси, е сигурен признак, че съответният субект извършва, сам или съвместно, стопанската дейност, изразяваща се в експлоатацията на летището⁽³⁵⁾.

33. В допълнение към летищните услуги летище може да предлага и други търговски услуги на авиокомпаниите или други ползватели на летището, например спомагателни услуги за пътници, спедитори или други доставчици на услуги (например чрез отдаването под наем на помещения за магазини и ресторанти, оператори на паркинги и др.). Тези стопански дейности ще бъдат наричани заедно „невъздухоплавателни услуги“.

34. Не всички дейности обаче, упражнявани от летище, са непременно от стопанско естество⁽³⁶⁾. Тъй като определянето на даден субект като предприятие винаги е във връзка с конкретна дейност, трябва да се прави разграничение между дейностите, упражнявани от летище, и да се установи до каква степен тези дейности са от стопанско естество. Ако летище извършва както стопански, така и нестопански дейности, то трябва да се счита за предприятие само по отношение на стопанските дейности.

⁽²⁹⁾ Подходящият критерий, по който да бъде определена датата, на която се счита, че е била предоставена евентуална мярка за помощ, е датата на правно обвързващия акт, с който публичните органи се ангажират да приведат в действие въпросната мярка в полза на съответния бенефициер. Вж. решение от 12 декември 1996 г. по дело *Compagnie Nationale Air France/Комисия*, T-358/94, Recueil, стр. II-2109, точка 79, решение от 14 януари 2004 г. по дело *Fleuren Compost BV/Комисия*, T-109/01, Recueil, стр. II-127, точка 74 и решение от 2 декември 2008 г. по съединени дела *Nuova Agricast/Комисия*, T-362/05 и T-363/05, Сборник, стр. II-297, точка 80, както и решение от 30 ноември 2009 г. по съединени *Франция и France Télécom/Комисия*, дела T-427/04 и T-17/05, Сборник, стр. II-4315, точка 321.

⁽³⁰⁾ Решение от 3 октомври 2012 г. по дело C 38/2008 относно терминал 2 на летище Мюнхен, OJ L 319, 29.11.2013 г., стр. 8, точки 74—81.

⁽³¹⁾ Регламент (ЕО) № 659/99 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функциониране на Европейския съюз (ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1).

⁽³²⁾ Вж. Директива 2009/12/ЕО, съображение 1.

⁽³³⁾ Летището може да е, но може и да не е субектът, който притежава летището.

⁽³⁴⁾ Съвместното упражняване на стопанска дейност обикновено се оценява чрез анализ на наличието на функционални, икономически и органични връзки между субектите. Вж. например решение по дело *AceaElectrabel L. Produzione SpA/Комисия*, C-480/09 P, Сборник, стр. I-13355, точки 47—55; Решение от 10 януари 2006 г. по дело *Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze SpA и други*, C-222/04, Recueil, стр. I-289, точка 112.

⁽³⁵⁾ Решение от 17 декември 2008 г. по дело *Ryanair Ltd/Комисия*, T-196/04, Сборник, стр. II-3643 (решението по делото „Charleroi“), точка 88.

⁽³⁶⁾ Вж. решението по дело „Leipzig-Halle airport“, точка 98.

35. Съдът постанови, че дейности, които обикновено са отговорност на държавата при упражняването на нейните официални правомощия в качеството ѝ на публичен орган, не са от стопанско естество и по принцип не попадат в приложното поле на правилата за държавна помощ⁽³⁷⁾. Дейностите, упражнявани на летище, като управление на въздушното движение, полиция, огнеборци, митници и защита на гражданската авиация от неправомерни актове на посегателство и инвестициите в инфраструктурата и оборудването, необходими за извършването на тези дейности, по принцип се считат за дейности, които не са от стопанско естество⁽³⁸⁾.

36. Публичното финансиране на такива нестопански дейности не представлява държавна помощ, но следва да е строго ограничено до възникналите заради тях разходи, и не може да се използва за финансиране на други дейности⁽³⁹⁾. Всяка евентуална свръхкомпенсация от страна на публичните органи на разходи, понесени във връзка с нестопански дейности, може да представлява държавна помощ. Освен това, ако летище едновременно със своите стопански дейности извършва и нестопански дейности, се изисква отделно осчетоводяване на разходите, за да се избегне прехвърляне на публични средства между стопанските и нестопанските дейности.

37. Публичното финансиране на нестопански дейности не трябва да води до неоправдана дискриминация между летища. В действителност съгласно установената съдебна практика предимство е налице, когато публичните органи облекчават предприятия от разходи, присъщи за техните стопански дейности⁽⁴⁰⁾. Поради това макар и съгласно даден правен ред да е нормално гражданските летища да трябва да поемат някои разходи, присъщи на тяхната експлоатация, докато други граждански летища не трябва да го правят, на последните може да е предоставено предимство, независимо от това дали тези разходи са свързани с дейност, чието естество по принцип се счита за нестопанско.

3.2. Използване на държавни ресурси и приписване на държавата

38. Трансферът на държавни ресурси може да приеме различни форми, като например преки безвъзмездни средства, данъчни облекчения⁽⁴¹⁾, заеми при изгодни условия или други видове преференциални финансови условия. Държавни ресурси се използват и ако държавата предоставя предимство в натура или под формата на субсидирани услуги⁽⁴²⁾, например летищни услуги. Държавните ресурси могат да се използват⁽⁴³⁾ на национално, регионално или местно равнище. Финансирането от фондовете на Съюза също представлява държавни ресурси, когато това финансиране се разпределя по усмотрение на държавата членка⁽⁴⁴⁾.

39. Съдът постанови също, че дори ако държавата е в състояние да контролира едно публично предприятие и да упражнява доминиращо влияние върху неговата дейност, не може да има автоматична презумпция, че в конкретен случай действително се упражнява такъв контрол⁽⁴⁵⁾. Поради това трябва да се прецени дали предоставяните от публичните предприятия мерки могат да бъдат приписани на държавата. Съдът посочи, че приписването на държавата на отпусната от публично предприятие мярка може да бъде изведено от определен брой показатели, възникващи от обстоятелствата по случая и от контекста, в който тази мярка е взета⁽⁴⁶⁾.

⁽³⁷⁾ Дело *Комисия/Италия*, C-118/85, точки 7 и 8, и решение от 4 май 1988 г. по дело *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées*, C-30/87, Recueil, стр. I-2479, точка 18.

⁽³⁸⁾ Вж. по-специално решение от 19 януари 1994 г. по дело *SAT/Eurocontrol*, Recueil, стр. I-43, точка 30 и решение от 26 март 2009 г. по дело *P Selex Sistemi Integrati/Комисия*, Сборник, стр. I-2207, точка 71.

⁽³⁹⁾ Решение от 18 март 1997 г. по дело *Cali & Figli v Servizi ecologici porto di Genova*, C-343/95, Recueil, стр. I-1547. Решение N 309/2002 на Комисията от 19 март 2003 г., *Авиационна сигурност — компенсация за разходите, възникнали след атаките от 11 септември 2001 г.* (ОВ С 148, 25.6.2003 г., стр. 7). Решение N 438/2002 на Комисията от 16 октомври 2002 г., *Помощ в подкрепа на функциите на публичната власт в пристанищния сектор* (ОВ С 284, 21.11.2002, стр. 2).

⁽⁴⁰⁾ Вж. по-специално решение от 3 март 2005 г. по дело *Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck*, C-172/03, Recueil, стр. I-01627, точка 36, и цитираната в него съдебна практика.

⁽⁴¹⁾ Вж. Решение N 324/2006 на Комисията от 24 Октомври 2006 г. — Франция, *Aid in support of the charter of an ATR 72-500 by Air Caraïbes* (ОВ С 300, 9.12.2006 г., стр. 10).

⁽⁴²⁾ Вж. решение от 20 ноември 2003 г. по дело C-126/01 *Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie/GEMO SA*, [2003] Recueil, стр. I-13769, точка 29.

⁽⁴³⁾ Ресурсите на публично предприятие представляват държавни ресурси по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, тъй като държавните органи контролират тези ресурси. Вж. решение от 16 май 2002 г. по дело *Франция/Комисия*, C-482/99, Recueil, стр. I-4397 („*Stardust Marine*“).

⁽⁴⁴⁾ Съдът потвърди, че след като финансовите средства остават постоянно под публичен контрол и следователно са на разположение на компетентните национални органи, това е достатъчно, за да бъдат категоризирани като държавна помощ, вж. решение от 16 май 2000 г. по дело *France/Ladbroke Racing Ltd и Комисия*, C-83/98 P, Recueil, стр. I-3271, точка 50.

⁽⁴⁵⁾ Вж. решението по дело „*Stardust Marine*“, точка 52.

⁽⁴⁶⁾ Вж. решението по дело „*Stardust Marine*“, точки 55 и 56.

40. В този контекст ресурсите на публично летище представляват държавни средства. Следователно публично летище може да предостави помощ на авиокомпания, която използва летището, ако решението за предоставяне на мярката може да бъде приписано на държавата и са спазени другите условия на член 107, параграф 1 от Договора. Освен това Съдът постанови, че фактът дали мярката е предоставена пряко от държавата или от публични или частни органи, създадени или посочени от нея да административират мярката, е без значение за това дали тя се счита за държавна помощ⁽⁴⁷⁾.

3.3. Нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията

41. Съгласно съдебната практика на Съда финансовата помощ нарушава конкуренцията, тъй като тя укрепва позицията на едно предприятие в сравнение с други предприятия⁽⁴⁸⁾.

42. По принцип когато предимство, предоставено от държава членка, укрепва позицията на едно предприятие в сравнение с други предприятия, които се конкурират на определен пазар на Съюза, търговията между държавите членки трябва да се счита за засегната от това предимство⁽⁴⁹⁾.

43. Конкуренцията между летища може да бъде оценена с оглед на критериите, по които авиокомпаниите правят своя избор. По-специално могат да бъдат сравнени фактори като вида на предлаганите летищни услуги и клиентите за тях, населението или стопанската дейност, пренатовареността, наличието на сухопътен достъп, размера на таксите и цялостните търговски условия за използване на летищните инфраструктура и услуги. Размерът на таксите е ключов фактор, тъй като публичното финансиране, предоставено на летище, би могло да се използва за поддържане на летищните такси на неестествено ниско равнище с цел да бъдат привлечени авиокомпани и по този начин може да наруши значително конкуренцията.

44. В допълнение Комисията отбелязва, че летищата се конкурират за управлението на летищната инфраструктура, включително на местни и регионални летища. Поради това публичното финансиране на летище може да наруши конкуренцията на пазарите за експлоатация на летищна инфраструктура. Освен това публичното финансиране както на летища, така и на авиокомпани, може да наруши конкуренцията и да се отрази на търговията на пазарите за въздушен транспорт в целия Съюз. На последно място публичното финансиране на летища или авиокомпани може да засегне и интермодалната конкуренция.

45. В решението по дело *Altmark*⁽⁵⁰⁾ Съдът постанови, че дори публично финансиране, отпуснато на предприятие, което предоставя само местни или регионални транспортни услуги, може да окаже въздействие върху търговията между държавите членки, тъй като благодарение на публичното финансиране предлагането на транспортни услуги от това предприятие може да се запази на същото равнище или да се разрасне, поради което намаляват шансовете на установените в други държави членки предприятия да предоставят своите транспортни услуги. Дори фактът, че размерът на помощта е малък или относително малко предприятие получава публичното финансиране, не може автоматично да се изключи възможността търговията между държавите членки да бъде засегната. Следователно публичното финансиране на летища или авиокомпани, предлагащи услуги от тези летища, може да засегне търговията между държавите членки.

3.4. Публично финансиране на летища и прилагане на принципа за оператор в условията на пазарна икономика

46. Член 345 от Договора гласи, че Договорът по никакъв начин не засяга разпоредбите в държавите членки, отнасящи се до режима на собственост върху имущество. В съответствие с това държавите членки могат да притежават и управляват предприятия и могат да закупуват акции или други участия в публични или частни предприятия.

47. Следователно в настоящите насоки не се прави разграничение между различните видове бенефициери от гледна точка на тяхната правна структура или дали принадлежат към публичния или частния сектор и всички позовавания на авиокомпани и летища или дружества, които ги управляват, обхващат всички видове юридически лица.

48. За да се прецени дали предприятията са се възползвали от икономическо предимство, се прилага така нареченият тест за оператор в условията на пазарна икономика. Тази тест следва да се основава на наличната информация и предвидимите развития към момента, в който е било предоставено публичното финансиране, и не трябва да се осланя на анализ въз основа на ситуация, възникнала на по-късен етап⁽⁵¹⁾.

⁽⁴⁷⁾ Решение от 22 март 1977 г. по дело *Steinike & Weinlig/Германия*, 78/76, Recueil, стр. I-595, точка 21.

⁽⁴⁸⁾ Решение от 7 март 2002 г. по дело C-310/99 *Италия/Комисията*, Recueil, стр. I-2289, точка 65.

⁽⁴⁹⁾ Решение от 24 юли 2003 г. по дело *Altmark Trans GmbH u. Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, Recueil, стр. I-7747, (решението „Altmark“).

⁽⁵⁰⁾ Вж. решението „Altmark“, точки 77—82.

⁽⁵¹⁾ Решение по делото на *Stardust Marine*, точка 71. Решение от 5 юни 2012 г. по дело *Европейска комисия/EDF*, C- 24/10P все още непубликувано, точки 84, 85 и 105.

49. В съответствие с това, когато летище се възползва от публично финансиране, Комисията ще оцени дали това финансиране представлява помощ, като проучи дали при подобни обстоятелства частен оператор би предоставил същото финансиране, като основе своето решение на предвидимостта да извлече възвръщаемост и като се абстрахира напълно от социални съображения или съображения, свързани с регионалната или секторната политика⁽⁵²⁾. Публично финансиране, предоставено в условия, които отговарят на нормалните пазарни условия, не се счита за държавна помощ⁽⁵³⁾.

50. Освен това Съдът постанови, че поведението на публичен инвеститор може да бъде сравнено с това на частен инвеститор, воден от перспективата за дългосрочна рентабилност⁽⁵⁴⁾ през целия жизнен цикъл на инвестицията. Тези съображения са особено уместни за инвестициите в инфраструктура, които често са свързани със значителни финансови средства, и могат да постигнат възвръщаемост само след много години. Когато се оценява рентабилността на летище трябва да се вземат предвид приходите на летището.

51. Следователно, що се отнася до публичното финансиране на летища, анализът на съвместимостта с принципа на оператор в условията на пазарна икономика следва да се основава на стабилни предварителни перспективи за рентабилност за организацията, която предоставя финансирането⁽⁵⁵⁾. Всички прогнози за трафика, използвани за тази цел, трябва да бъдат реалистични и да подлежат на разумен анализ на чувствителността. Липсата на бизнес план е признак, че може да не е спазен принципът на оператор в условията на пазарна икономика⁽⁵⁶⁾. При липса на бизнес план държавите членки могат да предоставят анализ или вътрешни документи от публичните органи или от съответното летище, които ясно показват, че анализ, извършен преди да бъде отпуснато публичното финансиране, показва, че е спазен принципът на оператор в условията на пазарна икономика.

52. Летищата могат да играят важна роля за насърчаването на местното развитие или достъпността. Регионалните или политическите съображения обаче не могат да бъдат взети предвид за целите на спазването на принципа на оператор в условията на пазарна икономика⁽⁵⁷⁾. Тези съображения обаче могат да бъдат взети под внимание при определени обстоятелства, когато се оценява съвместимостта на помощта.

3.5. Финансови отношения между летища и авиокомпаниите

53. Когато летище разполага с публични ресурси, наличието на помощ за авиокомпания, ползваща летището, по принцип може да се изключи, когато отношенията между летището и авиокомпанията спазват принципа на оператор в условията на пазарна икономика. Това обикновено е така, ако:

- а) цената, фактурирана за летищни услуги, отговаря на пазарната цена (вж. раздел 3.5.1) или
- б) чрез предварителен анализ може да бъде доказано, че споразумението между летището и авиокомпанията ще доведе до допълнителна печалба в полза на летището (вж. раздел 3.5.2).

3.5.1. Сравнение с пазарната цена

54. Един от подходите за оценяване на наличието на помощ за авиокомпаниите е да се проучи дали цената, която летище фактурира на конкретна авиокомпания, отговаря на пазарната цена. Подходяща референтна стойност може да бъде определена въз основа на налични и уместни пазарни цени, като се отчитат елементите, посочени в точка 60.

55. За определянето на референтната стойност е необходимо първо да бъдат подбрани достатъчен брой сравними летища, които предлагат сравними услуги при нормални пазарни условия.

56. Във връзка с това Комисията отбелязва, че за момента по-голямата част от летищата в Съюза се възползват от публично финансиране, за да покрият своите инвестиционни и оперативни разходи. Повечето от тези летища могат да останат на пазара само с публична подкрепа.

⁽⁵²⁾ Решение от 21 януари 1999 г. по съединени дела *Neue Maxhütte Stahlwerke and Lech Stahlwerke/Комисия*, T-129/95, T-2/96 и T-97/96, Recueil, стр. II-17, точка 120. Вж. също решение от 10 юли 1986 г. по дело *Белгия/Комисия*, C-40/85, Recueil, стр. 02321, точка 13.

⁽⁵³⁾ Решение по дело „Stardust Marine“, точка 69. Вж. също решение по дело C-303/88 *Италия/Комисия*, [1991] Recueil, стр. I-1433, точка 20.

⁽⁵⁴⁾ Решение от 21 март 1991 г. по дело *Италия/Комисията* (решението „Alfa Romeo“), C-305/89, Recueil, стр. I-1603, точка 20. Решение от 6 март 2003 г. по дело *Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Комисия*, T-228/99, Recueil, стр. II-435, точки 250—270.

⁽⁵⁵⁾ Вж. решение на Комисията по дело C 25/2007 — Финландия — Летище Tampere Pirkkala и Ryanair, (ОВ L 309, 19.11.2013 г., стр. 27).

⁽⁵⁶⁾ Решение от 5 юни 2012 г. по дело *Комисията/EDF*, C-124/10, Сборник, стр. I-0000, точки 84, 85 и 105.

⁽⁵⁷⁾ Решение от 21 януари 1999 г. по съединени дела *Neue Maxhütte Stahlwerke and Lech Stahlwerke/Комисия*, T-129/95, T-2/96 и T-97/96, Recueil, стр. II-17, точка 120. Вж. също решение от 10 юли 1986 г. по дело *Белгия/Комисия*, C-40/85, Recueil, стр. 02321, точка 13.

57. Публичните органи традиционно считат летищата, които са публична собственост, за инфраструктура, улесняваща местното развитие, а не за предприятия, работещи съгласно пазарните правила. По тази причина цените на тези летища обикновено не се определят въз основа на пазарни съображения и особено на стабилни предварителни перспективи за рентабилност, а главно въз основа на социални или регионални съображения. *ex ante profitability prospects, but essentially having regard to social or regional considerations.*

58. Дори някои летища да са частна собственост или да са управлявани, без да се вземат предвид социални или регионални съображения, цените, фактурирани от тези летища, могат да бъдат силно повлияни от цените на по-голямата част от летищата, получаващи публични субсидии, тъй като авиокомпаниите вземат под внимание цените на последните в своите преговори с частните или частно управляваните летища.

59. При тези обстоятелства Комисията силно се съмнява, че към настоящия момент е възможно да бъде определена подходяща референтна стойност, за да се установи реална пазарна цена за услугите, предлагани от летищата. Тази ситуация може да се промени или развие в бъдеще, по-специално ако правилата за държавна помощ се прилагат изцяло към публичното финансиране на летища.

60. При всички случаи Комисията счита, че определянето на референтната стойност следва да се основава на сравнението на летищните такси след приспадане на всички ползи за авиокомпанията (като подкрепа за търговска реализация, отстъпки или всички други стимули), спрямо достатъчен брой подходящи „съпоставителни летища“, чиито оператори се държат като оператори в условията на пазарна икономика. По-специално следва да се използват следните показатели:

- а) обем на трафика;
- б) вид на трафика (бизнес или почивка или за чужбина) и относителната важност на товарните превози, както и относителната важност на приходите, извлечени от невъздухоплавателните дейности на летището;
- в) вид и равнище на предоставяните летищни услуги;
- г) близост на летището до голям град;
- д) брой жители в региона, обслужван от летището;
- е) просперитет на съседните региони (БВП на глава от населението);
- ж) наличие на различни географски области, от които могат да бъдат привлечени пътници.

3.5.2. Предварителен анализ на рентабилността

61. Понастоящем Комисията счита, че предварителният анализ на допълнителната рентабилност е най-уместният критерий за оценка на споразуменията, сключени от летищата с отделни авиокомпаниии.

62. Във връзка с това Комисията счита, че различията в цените са стандартна търговска практика, при условие че те са в съответствие с всички разпоредби от значение за защитата на конкуренцията, приложими в този сектор⁽⁵⁸⁾. Тези политики за ценови различия следва обаче да са обосновани от търговска гледна точка, за да спазват принципа на оператор в условията на пазарна икономика⁽⁵⁹⁾.

63. Комисията счита, че споразуменията, сключени между авиокомпаниии и летище, спазват принципа на оператор в условията на пазарна икономика, когато постепенно допринасят от *ex ante* гледна точка за рентабилността на летището. Летището следва да докаже, че при изготвяне на споразумението с дадена авиокомпания (например индивидуален договор или обща схема на летищни такси) е в състояние да покрива всички разходи, произтичащи от споразумението, докато то е в сила, с разумен марж на печалба⁽⁶⁰⁾ въз основа на стабилни средносрочни перспективи⁽⁶¹⁾.

⁽⁵⁸⁾ Сред съответните разпоредби са членове 101 и 102 от Договора и Директива 2009/12/ЕО.

⁽⁵⁹⁾ Вж. решение на Комисията по дело C 12/2008 — Словакия — Споразумение между „Летище Братислава“ и Ryanair, ОВ L 27, 1.2.2011 г., стр. 24, и решение на Комисията по дело C 25/2007 — Финландия — Летище Tampere Pirkkala и Ryanair, (ОВ L 309, 19.11.2013 г., стр. 27).

⁽⁶⁰⁾ Разумен марж на печалбата е „нормалната“ възвръщаемост на капитала, т.е. възвръщаемостта, която би изисквало типично предприятие за инвестиция с подобен риск. Възвръщаемостта се измерва чрез вътрешната норма на възвръщаемост („ВНВ“) на прогнозните парични потоци, породени от споразумението с авиокомпанията.

⁽⁶¹⁾ Това не пречи да се предвиди, че бъдещите печалби могат да компенсират първоначалните загуби, докато споразумението е в сила.

64. За да се оцени дали споразумение, сключено между летище и авиокомпания, отговаря на принципа на оператор в условията на пазарна икономика, очакваните приходи от невъздухоплавателни дейности на авиокомпанията, следва да бъдат взети предвид заедно с летищните такси, от които са приспаднати търговските отстъпки, помощта за търговска реализация или схемите за стимулиране⁽⁶²⁾. Аналогично следва да бъдат взети под внимание всички очаквани разходи, поети допълнително от летището във връзка с дейността на авиокомпанията, упражнявана на летището⁽⁶³⁾. Тези допълнителни разходи биха могли да обхванат всички категории разходи и инвестиции като допълнителни разходи за персонал, оборудване и инвестиции, възникнали поради дейността на авиокомпанията, упражнявана на летището. Например, ако летището има нужда да разшири или построи нов терминал или други съоръжения, главно за да отговори на потребностите на конкретна авиокомпания, тези разходи следва да бъдат взети под внимание при изчисляването на допълнителните разходи. За разлика от тях разходите, които летището така или иначе би трябвало да поеме независимо от споразумението с авиокомпанията, не следва да се вземат под внимание, когато се проверява дали е спазен принципът на оператор в условията на пазарна икономика.

65. Когато оператор на летище се възползва от съвместима помощ, свързаното с нея предимство не е прехвърлено на конкретна авиокомпания⁽⁶⁴⁾, ако са спазени следните условия: инфраструктурата е отворена за всички авиокомпания⁽⁶⁵⁾ (това включва и инфраструктурата, за която е по-вероятно да бъде използвана от някои категории, например нискотарифните или чартърните авиокомпания), а не е запазена за конкретна авиокомпания и авиокомпанията плащат тарифи, покриващи поне допълнителните разходи, определени в точка 64. Освен това Комисията счита, че при тези условия, дори да е имало държавна помощ за авиокомпанията, тя при всички случаи е била съвместима с вътрешния пазар по същите причини, които обосновават съвместимостта на помощите на равнище летище. Когато операторът на летище се възползва от несъвместима инвестиционна помощ, свързаното с нея предимство не е прехвърлено на конкретна авиокомпания, ако са спазени следните условия: инфраструктурата е отворена за всички авиокомпания и не е запазена за конкретна авиокомпания и авиокомпанията плащат тарифи, покриващи поне допълнителните разходи, определени в точка 64. Комисията счита, че при тези условия не може да се изключи наличието на секторно предимство за въздухоплаването или за други ползватели, но то не следва да подлежи на възстановяване от страна на конкретни авиокомпания или други ползватели.

66. Когато оценява споразуменията между летищата и авиокомпанията, Комисията ще вземе също предвид степента, в която разглежданите споразумения могат да се считат за част от прилагането на цялостната стратегия на летището, за която се очаква да постигне рентабилност поне в дългосрочен план.

4. ПУБЛИЧНО ФИНАНСИРАНЕ НА УСЛУГИ ОТ ОБЩ ИКОНОМИЧЕСКИ ИНТЕРЕС

67. В някои случаи публичните органи могат да определят някои стопански дейности, извършвани от летища или авиокомпания, като услуги от общ икономически интерес („УОИИ“) по смисъла на член 106, параграф 2 от Договора и съдебната практика по делото *Altmark*⁽⁶⁶⁾ и да предоставят компенсация за осъществяването на тези услуги.

⁽⁶²⁾ Ще бъде взета също под внимание всяка публична помощ, например споразуменията за търговска реализация, сключени пряко между публичните органи и авиокомпанията, която е замислена така, че да компенсира част от обичайните разходи, поемани от летището във връзка със споразумението между летището и авиокомпанията. Независимо от това дали помощта се предоставя пряко на съответната авиокомпания или чрез летището или друг субект.

⁽⁶³⁾ Решение по дело „Charleroi“, точка 59.

⁽⁶⁴⁾ Посоченото в настоящия параграф за авиокомпанията се прилага по същия начин и към другите ползватели на летището.

⁽⁶⁵⁾ Вж. по-специално решение от 24 март 2011 г. по съединени дела *Mitteldeutsche Flughafen AG and Flughafen Leipzig Halle GmbH/Komuscia*, T-443/08 и T-455/08, Сборник, стр. II-1311, точка 109.

⁽⁶⁶⁾ Вж. решението „Altmark“, точки 86—93. Публично финансиране за предоставянето на УОИИ не води до изборително предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, ако са изпълнени следните четири условия: а) бенефициерът по механизъм за държавно финансиране на услуга от общ икономически интерес (УОИИ) трябва да бъде официално натоварен с предоставянето и изпълнението на УОИИ и задълженията за УОИИ трябва да бъдат ясно определени, б) параметрите за изчисляване на компенсацията трябва да са установени предварително по обективен и прозрачен начин, в) компенсацията не може да надвишава необходимото за цялостно или частично покриване на разходите, направени при изпълнението на УОИИ, като се отчетат съответните приходи плюс разумна печалба за изпълнението на тези задължения и г) когато бенефициерът не е избран чрез процедура за възлагане на обществена поръчка, която да позволява услугите да бъдат предоставяни при най-ниски разходи за общността, размерът на предоставената компенсация трябва да бъде определен въз основа на анализ на разходите, които добре управлявано типично предприятие би направило за изпълнението на тези задължения, като се отчетат съответните приходи плюс разумна печалба.

68. За такива случаи в съобщението за УОИИ⁽⁶⁷⁾ и в Регламент (ЕС) № 360/2012⁽⁶⁸⁾ на Комисията се предоставят насоки относно условията, при които публичното финансиране на УОИИ представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Помощите под формата на компенсация за обществена услуга ще бъдат оценявани съгласно Решение № 2012/21/ЕС на Комисията⁽⁶⁹⁾ и рамката за УОИИ⁽⁷⁰⁾. Заедно тези четири документа съставляват „пакета от мерки за УОИИ“, който се прилага и по отношение на компенсациите, отпускани на летища и авиокомпаниите. Разделите, които следват, илюстрират прилагането на някои от принципите, описани в пакета от мерки за УОИИ с оглед на някои секторни особености.

4.1. Определение на услуга от общ икономически интерес в секторите на летищата и въздушния транспорт

69. Съгласно първия критерий от делото *Altmark* се изисква ясно определение на задачите, които представляват услуга от общ икономически интерес. Изискването съвпада с това от член 106, параграф 2 от Договора⁽⁷¹⁾. Съгласно съдебната практика⁽⁷²⁾ предприятията, на които е поверено извършването на УОИИ, трябва да са били упълномощени за изпълнението на тази задача с акт на публичен орган. Комисията поясни⁽⁷³⁾ също, че за да бъде сметната за УОИИ, една дейност следва да притежава специални характеристики в сравнение с обикновените стопански дейности, и че целта от общ интерес, преследвана от публичните органи, не може просто да бъде развитието на определени стопански дейности или икономически зони, предвидени в член 107, параграф 3, буква в) от Договора⁽⁷⁴⁾.

70. Що се отнася до услугите за въздушен транспорт, задължения за обществена услуга могат да се налагат само в съответствие с Регламент (ЕО) № 1008/2008⁽⁷⁵⁾. По-специално, такива задължения могат да се налагат само по отношение на конкретен маршрут или група от маршрути⁽⁷⁶⁾, а не по отношение на всеки основен маршрут с отправна точка от дадено летище, град или регион. Освен това задълженията за обществена услуга могат да бъдат наложени само по отношение на маршрут с цел да бъдат задоволени транспортни нужди, които не могат да бъдат удовлетворени чрез съществуващ въздушен маршрут или с други транспортни средства⁽⁷⁷⁾.

71. В това отношение следва да се подчертае, че спазването на изискванията по същество и на процедурните изисквания на Регламент (ЕО) № 1008/2008 не премахва необходимостта съответните държави членки да оценят дали е спазен член 107, параграф 1 от Договора.

72. Що се отнася до летищата, Комисията счита, че в добре обосновани случаи е възможно цялостното управление на едно летище да бъде сметнено за УОИИ. С оглед на принципите, посочени в точка 69, Комисията счита, че такъв случай може да е налице само ако без летището част от регион, потенциално обслужван от него, би останала изолирана от останалата част на Съюза до степен, която би възпрепятства нейното социално и икономическо развитие. В такава оценка следва да се отдели подобаващо внимание на другите видове транспорт и по-специално на високоскоростните железопътни линии или морски връзки, обслужвани от фериботни линии. В такива случаи публичните органи могат да наложат задължение за обществена услуга на летище, за да гарантират, че летището остава отворено за търговски трафик. Комисията отбелязва, че някои летища играят важна роля за регионалната свързаност на изолирани, периферни или отдалечени региони на Съюза. Такава ситуация може да възникне по-специално по отношение на най-отдалечените региони, както и островите или други територии на Съюза. В зависимост от оценката за всеки отделен случай и от особеностите на всяко летище и на региона, който то обслужва, може да е оправдано в тези летища да бъдат определени задължения за УОИИ.

⁽⁶⁷⁾ Вж. бележка под линия 22.

⁽⁶⁸⁾ Регламент (ЕС) № 360/2012 на Комисията от 25 април 2012 година относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към минималната помощ (*de minimis*) за предприятия, предоставящи услуги от общ икономически интерес (ОВ L 114, 26.4.2012 г., стр. 8).

⁽⁶⁹⁾ Решение 2012/21/ЕС на Комисията от 21 декември 2011 година относно прилагането на член 106, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз за държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес (ОВ L 7, 11.1.2012 г., стр. 3).

⁽⁷⁰⁾ Съобщение на Комисията за прилагането на правилата на Европейския съюз към компенсацията, предоставена за предоставянето на услуги от общ икономически интерес, (ОВ C 8, 11.1.2012 г., стр. 4).

⁽⁷¹⁾ Решение от 12 февруари 2008 г. по дело *British United Provident Association Ltd (BUPA)/Комисия*, T-289/03, Сборник, стр. II-81, точки 171 и 224.

⁽⁷²⁾ Вж. решение от 13 юни 2000 г. по съединени дела EPAC — *Empresa para a Agroalimentação e Cereais, SA/Комисия*, T-204/97 и T-270/97, Recueil, стр. II-2267, точка 126 и решение от 15 юни 2005 г. по дело *Fred Olsen SA/Комисия*, T-17/02 Recueil, стр. II-2031, точки 186, 188—189.

⁽⁷³⁾ Вж. съобщението за УОИИ, точка 45.

⁽⁷⁴⁾ Вж. Решение N 381/04 — Франция, проект за далекосъобщителни мрежи с висок капацитет в Рутенées-Atlantiques (DORSAL), (ОВ C 162, 2.7.2005 г., стр. 5).

⁽⁷⁵⁾ Членове 16, 17 и 18.

⁽⁷⁶⁾ Както летището на произход, така и летището по местоназначение трябва да бъдат ясно определени. Вж. член 16, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1008/2008.

⁽⁷⁷⁾ По-специално, Комисията счита, че трудно би могло да бъде оправдано задължение за обществена услуга по маршрут до дадено летище, ако вече съществуват подобни услуги по отношение на продължителността на превоза, честотата на полетите, равнището и качеството на услугите до друго летище със същия регион на обслужване.

73. Предвид на специфичните изисквания, свързани със задълженията за обществена услуга, при услугите за въздушен транспорт⁽⁷⁸⁾ и с оглед на пълното либерализиране на пазарите за въздушен транспорт Комисията счита, че приложното поле на задълженията за обществена услуга, наложени на летища, не би трябвало да обхваща развитието на услуги за търговски въздушен транспорт.

4.2. Съвместимост на помощта под формата на компенсация за обществена услуга

74. Ако един от кумулативните критерии от решението по делото *Altmark* не е изпълнен, компенсацията за обществена услуга води до икономическо предимство за бенефициера и може да представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Тази държавна помощ може да се счита за съвместима с вътрешния пазар по силата на член 106, параграф 2 от Договора, ако са изпълнени всички критерии за съвместимост, изготвени за прилагането на посочения параграф.

75. Държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга е освободена от задължението за уведомление, предвидено в член 108, параграф 3 от Договора, ако са спазени изискванията, посочени в Решение 2012/21/ЕС. В приложното поле на Решение 2012/21/ЕС попадат компенсациите за обществени услуги, предоставени на:

- а) летища, чийто среден годишен пътничкопоток не надхвърля 200 000 пътници⁽⁷⁹⁾ за срока на възлагането на УОИИ и
- б) авиокомпаниите, по отношение на въздушни връзки до острови, когато средният годишен пътничкопоток не надхвърля 300 000 пътници⁽⁸⁰⁾.

76. Държавна помощ, която не е обхваната от Решение 2012/21/ЕС, може да бъде обявена за съвместима съгласно член 106, параграф 2 от Договора, ако са спазени условията на Рамката за УОИИ. Следва обаче да се отбележи, че при оценяването както съгласно Решение 2012/21/ЕС, така и съгласно Рамката за УОИИ, се прилагат съображенията за определяне на задълженията за обществена услуга, наложени на летища или авиокомпаниите в точки 69—73 от настоящите насоки.

5. СЪВМЕСТИМОСТ НА ПОМОЩТА СЪГЛАСНО ЧЛЕН 107, ПАРАГРАФ 3, БУКВА В) ОТ ДОГОВОРА

77. Ако публично финансиране, отпуснато на летища и/или авиокомпаниите, представлява помощ, тази помощ може да бъде счетена за съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от Договора, при условие че отговаря на критериите за съвместимост за летищата, посочени в раздел 5.1 от настоящите насоки, а за авиокомпаниите — в раздел 5.2. Държавна помощ, отпусната на авиокомпаниите, която постепенно намалява рентабилността на летището (вж. точки 63 и 64 от настоящите насоки), ще се счита за несъвместима с вътрешния пазар по силата на член 107, параграф 1 от Договора, освен ако не са спазени условията за съвместимост за помощ за започване на стопанска дейност, посочени в раздел 5.2 от настоящите насоки.

78. За да оцени дали дадена мярка за държавна помощ може да се счита за съвместима с вътрешния пазар член 107, параграф 3, буква в) от Договора, Комисията по принцип анализира дали замисълът на мярката за помощ гарантира, че положителните ефекти за постигането на цел от общ интерес са по-големи от потенциалните отрицателни ефекти върху търговията и конкуренцията.

79. В Съобщението за модернизирането на държавната помощ (МДП) се призовава за определянето на общи принципи на оценката на съвместимостта, извършвана от Комисията, за всички мерки за помощ. Мярка за помощ се счита за съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3 от Договора, при условие че са спазени следните кумулативни условия:

- а) принос за ясно определена цел от общ интерес: мярката за държавна помощ трябва да е предназначена за постигането на цел от общ интерес в съответствие с член 107, параграф 3 от Договора;
- б) необходимост от държавна намеса: мярката за държавна помощ трябва да бъде насочена към ситуации, в които помощта може да доведе до съществено подобрене, което пазарът не е в състояние да постигне сам по себе си, например чрез отстраняването на пазарна неефективност или на проблем пред справедливостта или сближаването;
- в) целесъобразност на мярката за помощ: мярката за помощ трябва да бъде подходящ инструмент на политиката за постигането на целта от общ интерес;

⁽⁷⁸⁾ Вж. точка 70 и Регламент (ЕО) № 1008/2008, съображение 12 и членове 16—18.

⁽⁷⁹⁾ Този праг се отнася за еднопосочно пътуване, т.е. пътник, летящ от летището и обратно към него, се брои два пъти. Ако летище е част от група летища, обемът на пътничкопоток се установява въз основа на всяко отделно летище.

⁽⁸⁰⁾ Този праг се отнася за еднопосочно пътуване, т.е. пътник, летящ до острова и обратно, се брои два пъти. Той се прилага към отделни маршрути между летище, намиращо се на острова, и летище, намиращо се на континента.

- г) стимулиращ ефект: помощта трябва да промени поведението на съответните предприятия по такъв начин, че те да започнат допълнителна дейност, която не биха предприели без помощта или биха я предприели, но по ограничен или различен начин и на различно място;
- д) пропорционалност на помощта (ограничаване на помощта до минимум): размерът на помощта трябва да бъде ограничен до необходимия минимум, за да доведе до допълнителните инвестиции или дейности във въпросния регион;
- е) избягване на неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията между държавите членки: отрицателните ефекти на помощта трябва да бъдат ограничени в достатъчна степен, така че общият баланс на мярката да бъде положителен;
- ж) прозрачност на помощта: държавите членки, Комисията, икономическите оператори и заинтересованата общественост трябва да имат лесен достъп до всички съответни актове и до информацията, отнасяща се за предоставената помощ, както е посочено в раздел 8.2.

80. Що се отнася до държавните помощи във въздухоплаването, Комисията счита, че тези общи принципи са спазени, когато държавните помощи, отпуснати на летища или авиокомпаниите, отговарят на всички условия, определени съответно в раздели 5.1 и 5.2. Следователно изпълнението на тези условия предполага съвместимост на помощите с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора.

81. Ако обаче неотделим аспект от мярка за държавна помощ и свързаните с нея условия (включително с метода за финансирането ѝ, когато този метод представлява неразделна част от мярката за държавна помощ) води до нарушение на законодателството на Съюза, помощта не може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар⁽⁸¹⁾.

82. Освен това, когато оценява съвместимостта на държавна помощ с вътрешния пазар, Комисията ще вземе предвид производствата за нарушения на член 101 или 102 от Договора, които могат да засягат бенефициера на помощта и които могат да са от значение за нейната оценка по член 107, параграф 3 от Договора⁽⁸²⁾.

5.1. Помощ за летища

5.1.1. Инвестиционна помощ за летища

83. Инвестиционната помощ, предоставена на летища като индивидуална помощ или по схема, се счита за съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от Договора, при условие че са спазени кумулативните условия по точка 79, както е очертано в точки 84 – 108.

а) Принос за ясно определена цел от общ интерес:

84. Ще се счита, че инвестиционната помощ за летища допринася за постигане на цел от общ интерес, ако:

- а) увеличава мобилността на гражданите на Съюза и свързаността на регионите, като създава места за достъп до вътрешни за Съюза полети; или
- б) намалява натовареността на въздушния трафик на възловите летища на Съюза; или
- в) улеснява регионалното развитие.

85. Увеличаването на броя на нерентабилните летища или създаването на допълнителен неизползван капацитет не допринася обаче за постигането на цел от общ интерес. Ако инвестиционният проект е предназначен най-вече за създаването на нов капацитет на дадено летище, новата инфраструктура трябва да отговори в средносрочен план на прогнозното търсене на авиокомпаниите, пътниците и спедиторите в региона на обслужване на летището. Инвестиция без задоволителни средносрочни перспективи за използване или влошаваща средносрочните перспективи за използване на съществуващата инфраструктура в региона на обслужване, не може да се приеме, че преследва цел от общ интерес.

⁽⁸¹⁾ Вж. например решение от 19 септември 2000 г. по дело *Германия/Комисията*, C-156/98, Recueil, стр. I-6857, точка 78 и решение от 10 юли 2008 г. по дело *Régie Networks/Rhone Alpes Bourgogne*, C-333/07, Сборник, стр. I-10807, точки 94—116.

⁽⁸²⁾ Решение от 15 юни 1993 г. по дело *Matra/Комисия*, C-225/91, Recueil, стр. I-3203, точка 42).

86. По тази причина Комисията ще се усъмни в средносрочните перспективи за използване на летищна инфраструктура на летище, намиращо се в региона на обслужване на съществуващо летище, когато съществуващото летище не функционира с пълен или с близък до пълния капацитет. Средносрочните перспективи за използване трябва да бъдат доказани въз основа на стабилни прогнози за транспорт на пътници и товари, включени в предвидения бизнес план, и трябва да установят вероятния ефект от инвестицията върху използването на съществуваща инфраструктура, например друго летище или други видове транспорт, особено високоскоростни железопътни връзки.

б) Необходимост от държавна намеса

87. За да се оцени дали държавната помощ действително постига целта от общ интерес, необходимо е да бъде открит проблемът, който трябва да бъде решен. Държавната помощ следва да бъде насочена към ситуации, в които помощта може да доведе до съществено подобрене, което не може да бъде постигнато от самия пазар.

88. В сравнение с по-големите европейски летища по-малките летища в Съюза често са изправени пред по-неблагоприятни условия, когато разработват своите услуги и привличат частно финансиране за своите инфраструктурни инвестиции. Поради тези причини при настоящите пазарни условия по-малките летища могат да изпитват затруднения да осигурят финансиране за своите инвестиции без публични средства.

89. Поради високите постоянни разходи⁽⁸³⁾ необходимостта от публично финансиране на инвестиции в инфраструктура ще бъде различна в зависимост от големината на летището и обикновено е по-голяма за по-малките летища. Комисията счита, че при настоящите пазарни условия могат да бъдат определени следните категории летища⁽⁸⁴⁾ и тяхната относителна финансова жизнеспособност:

- а) летища с годишен пътничкопоток до 200 000 души могат да не са в състояние да покриват своите капиталови разходи до голяма степен;
- б) летища с годишен пътничкопоток между 200 000 и 1 милион души обикновено не са в състояние да покриват своите капиталови разходи до голяма степен;
- в) летища с годишен пътничкопоток от 1 до 3 милиона души като цяло следва да са в състояние да покриват своите капиталови разходи в по-голяма степен;
- г) летища с годишен пътничкопоток от над 3 и до 5 милиона души по принцип следва да са в състояние да покриват до голяма степен всички свои разходи (включително оперативните и капиталовите разходи), но при определени специфични обстоятелства може да е необходима публична помощ за финансиране на някои от техните капиталови разходи;
- д) летища с годишен пътничкопоток над 5 милиона пътници обикновено са рентабилни и са в състояние да покриват всички свои разходи освен при много изключителни обстоятелства.

в) Целесъобразност на държавната помощ като инструмент на политиката

90. Държавите членки трябва да докажат, че мярката за помощ е подходящ инструмент на политиката за постигането на преследваната цел или за решаването на проблемите, за което е предназначена помощта. Мярка за помощ няма да се счита за съвместима с вътрешния пазар, ако същата цел може да се постигне с други инструменти на политиката или инструменти за помощ, които нарушават конкуренцията в по-слаба степен.

91. Държавите членки могат да избират различни инструменти на политиката и форми на помощ. По принцип съответните мерки се считат за подходящ инструмент, когато държавата членка е разгледала други варианти на политика и използването на селективен инструмент като държавната помощ под формата на пряка безвъзмездна помощ е било сравнено с форми на помощ, които нарушават конкуренцията в по-слаба степен (например заеми, гаранции или възстановяеми авансови плащания).

92. При възможност държавите членки се насърчават да замислят своите схеми така, че да отразяват главните принципи, които са в основата на публичното финансиране, и да посочат най-уместните характеристики на планираното публично финансиране на летища. Рамковите схеми гарантират съгласуваност в използването на публично финансиране, намаляват административната тежест върху по-малките предоставящи органи и ускоряват изпълнението на индивидуалните мерки за помощ. Освен това държавите членки се насърчават да дават ясни насоки за привеждането в действие на финансиране под формата на държавна помощ за регионални летища.

⁽⁸³⁾ Между 70 % и 90 % от разходите на едно летище са постоянни.

⁽⁸⁴⁾ Категориите летища за целите на настоящите насоки се основават на наличните секторни данни.

г) Наличие на стимулиращ ефект

93. Дейностите по индивидуална инвестиция могат да започнат само след подаване на формуляр за кандидатстване за помощ до предоставящия орган. Ако дейностите започнат преди формулярът за кандидатстване да е подаден до предоставящия орган, помощ, отпусната за тази индивидуална инвестиция, няма да се счита за съвместима с вътрешния пазар.

94. Един инвестиционен проект на дадено летище може сам по себе си да бъде привлекателен от икономическа гледна точка. Поради това трябва да се провери дали и без държавна помощ инвестицията не би била осъществена или не би била осъществена в същата степен. Ако това се потвърди, Комисията ще приеме, че мярката за помощ има стимулиращ ефект.

95. Стимулиращият ефект се определя чрез съпоставителен анализ, който сравнява показателите на планираната дейност при използването на помощ и съответно без помощта.

96. Когато конкретният съпоставителен сценарий не е известен, стимулиращият ефект може да се предположи при наличието на недостиг на финансиране на капиталови разходи, т.е. когато въз основа на предварителен бизнес план може да се докаже, че има разлика между положителни и отрицателни парични потоци (включително инвестиционни разходи в дълготрайни капиталови активи) през жизнения цикъл на инвестицията, изразена като нетната настояща стойност⁽⁸⁵⁾.

д) Пропорционалност на размера на помощ (ограничаване на помощта до минимум)

97. Максималният допустим размер на държавната помощ се изразява като процент от допустимите разходи (максимален интензитет на помощ). Допустими разходи са разходите, свързани с инвестиции в летишна инфраструктура, включително разходите за планиране, инфраструктурата за наземно обслужване (например ленти за багаж и т.н.) и летищното оборудване. Инвестиционните разходи, свързани с невъздухоплавателни услуги (по-специално паркинг, хотели, ресторанти и офиси), са недопустими разходи⁽⁸⁶⁾.

98. Не са допустими инвестиционните разходи, свързани с предоставянето на наземни услуги от самото летище (като автобуси, превозни средства и т.н.), доколкото те не са част от инфраструктурата за наземно обслужване⁽⁸⁷⁾.

99. За да бъде пропорционална, инвестиционната помощ за летищата трябва да е ограничена до допълнителните разходи (след приспадане на допълнителните приходи), които възникват в резултат на това, че бенефициерът е предприел подпомагания проект/дейност вместо алтернативен проект/дейност, който/която той би предприел при съпоставителния сценарий, т.е., ако не беше получил помощ. Когато конкретният съпоставителен сценарий не е известен, за да е пропорционален, размерът на помощта не трябва да надвишава недостига на финансиране на инвестиционния проект (така наречения „недостиг на финансиране на капиталовите разходи“), който се определя въз основа на предварителен бизнес план като нетната настояща стойност на разликата между положителните и отрицателните парични потоци (включително инвестиционните разходи) през жизнения цикъл на инвестицията. За инвестиционна помощ бизнес планът следва да обхваща периода на икономическото използване на този актив.

100. Тъй като недостигът на финансиране е различен в зависимост от големината на летището и обикновено е по-голям за по-малки летища, Комисията ще използва набор от позволени максимални интензитети, за да гарантира цялостната пропорционалност на помощите. Интензитетът на помощ не трябва да е по-голям от максималния разрешен интензитет за инвестиционна помощ и при всички случаи не трябва да надхвърля реалния недостиг на финансиране на инвестиционния проект.

101. В таблицата по-долу се обобщават максималните разрешени интензитети на помощ в зависимост от големината на летището, измерена посредством годишния брой пътници⁽⁸⁸⁾:

Големина на летището въз основа на средния пътничопоток (пътници годишно)	Максимален интензитет на инвестиционна помощ
>3—5 милиона	до 25 %
1—3 милиона	до 50 %
< 1 милион	до 75 %

⁽⁸⁵⁾ Това не пречи да се предвиди, че бъдещите печалби могат да компенсират първоначалните загуби.

⁽⁸⁶⁾ Финансирането на тези дейности не е обхванато в настоящите насоки, тъй като те не са от транспортно естество и поради това ще се оценяват въз основа на съответните секторни и общи правила.

⁽⁸⁷⁾ Принципиите, установени в настоящите насоки, не се прилагат за помощи за предоставяне на услуги по наземно обслужване, независимо от това дали те са предоставяни от летището, от авиокомпания или от доставчик на услуги по наземно обслужване за трети страни. Такива помощи ще бъдат оценявани въз основа на приложимите общи правила.

⁽⁸⁸⁾ Действителният среден годишен пътничопоток през двете финансови години преди годината, в която се отправя уведомление за помощта, или когато за помощта не е подадено уведомление, годината на отпускане или изплащане на помощта. В случай на новосъздадено летище от пътнически превози следва да се вземе предвид прогнозният среден годишен обем на пътничопотока през последните две финансови години след началото на дейността по търговски въздушен пътнически транспорт. Тези прагове се отнасят за едностранни пътувания. Това означава, че пътник, който например излита от и каца на същото летище, ще бъде броен два пъти. Това се прилага за отделни маршрути. Ако летище е част от група летища, обемът на пътничопотока се установява въз основа на всяко отделно летище.

102. Максималните интензитети за инвестиционни помощи в полза на финансиране на летищна инфраструктура могат да бъдат увеличени с максимум 20 % за летища, намиращи се в отдалечени региони, независимо от тяхната големина.

103. Летища със среден годишен пътничкопоток под 1 милиона пътници следва да допринесат с поне 25 % за финансирането на общите допустими инвестиционни разходи. Въпреки това инвестиционните проекти в някои летища със среден годишен пътничкопоток под 1 милион пътници годишно, разположени в периферни региони на Съюза, могат да доведат до недостиг на финансиране, който е по-голям от максимално допустимите интензитети на помощ. В зависимост от оценката за всеки отделен случай и от особеностите на всяко летище, инвестиционния проект и обслужвания регион, интензитет, надвишаващ 75 %, може да е оправдан при изключителни обстоятелства за летища с пътничкопоток под 1 милион души годишно.

104. С цел да се вземат предвид специфичните обстоятелства по преместването на съществуващо летище на ново място и преустановяването на летищната дейност на предишното място, Комисията ще оценява по-специално пропорционалността, необходимостта и максималния интензитет на държавната помощ, отпусната въз основа на анализ на недостига на финансиране или на съпоставителния сценарий за всеки отделен случай независимо от средния пътничкопоток на това летище.

105. Освен това при много изключителни обстоятелства, характеризиращи се с явна пазарна неефективност, и като се вземе предвид мащабът на инвестициите, невъзможността те да бъдат финансирани от капиталовите пазари, много високото равнище на положителните външни ефекти и нарушенията на конкуренцията, летища със среден пътничкопоток от повече от 5 милиона души годишно могат да получат помощ за финансиране на летищна инфраструктура. При такива случаи обаче Комисията винаги извършва задълбочен анализ по-специално на пропорционалността, необходимостта и максималния интензитет на държавната помощ, отпусната въз основа на оценка на недостига на финансиране и на съпоставителния сценарий за всеки отделен случай независимо от средния пътничкопоток на това летище.

е) Избягване на неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията

106. По-специално увеличаването на броя на нерентабилните летища или създаването на допълнителен неизползван капацитет в региона на обслужване на съществуваща инфраструктура може да наруши конкуренцията. По тази причина Комисията по принцип ще се усьмни в съвместимостта на инвестиция в летищна инфраструктура на летище, намиращо се в региона на обслужване на съществуващо летище, когато съществуващото летище⁽⁸⁹⁾ не функционира с пълен или с близък до пълния капацитет.

107. Освен това, за да бъдат ограничени отрицателните ефекти от помощта, които могат да възникнат, когато летищата са подложени на слаб бюджетен натиск⁽⁹⁰⁾, инвестиционната помощ за летища с пътничкопоток до 5 милиона души може да бъде предоставена или като авансова фиксирана сума за покриване на допустими инвестиционни разходи, или посредством годишни частични плащания за компенсиране на недостига на финансиране на капиталови разходи, произтичащ от бизнес плана на летището.

108. За да се ограничат още повече нарушенията на конкуренцията, летището, включително инвестициите, за които се предоставя помощ, трябва е отворено за всички потенциални ползватели и да не е запазено за един конкретен ползвател. Ако капацитетът е физически ограничен, помощта трябва да бъде разпределена въз основа на уместни, обективни, прозрачни и недискриминационни критерии.

Изисквания за уведомление за схеми за помощ и за индивидуални мерки за помощ

109. Държавите членки се насърчават да уведомяват за схеми за инвестиционна помощ за летища със среден годишен пътничкопоток под 3 милиона пътници.

110. Когато се оценява схема за помощ, условията, свързани с необходимостта от помощта, стимулиращия ефект и пропорционалността на помощта, ще се считат за изпълнени, ако държавата членка се ангажира да предостави индивидуална помощ по одобрената схема за помощ единствено след като се увери, че са спазени кумулативните условия от настоящия раздел.

111. Поради по-големия риск от нарушаване на конкуренцията за следните мерки за помощ следва винаги да се отправят индивидуални уведомления:

- а) инвестиционна помощ за летища със среден годишен пътничкопоток над 3 милиона пътници;
- б) инвестиционна помощ с интензитет над 75 % за летища със среден годишен пътничкопоток под 1 милион пътници, с изключение на летищата в отдалечени региони;
- в) инвестиционна помощ, отпусната за преместване на летища;

⁽⁸⁹⁾ Вж. раздел 5.1.1, буква а).

⁽⁹⁰⁾ Когато помощта се определя въз основа на *ex post* изчисления (покриващи всички дефицити още с появата им), е възможно летищата да не са мотивирани да овладяват разходите и да фактурират летищни такси, които са достатъчни за покриването на разходите.

- г) инвестиционна помощ, с която се финансира смесено летище (за пътнически и товарни превози), което обслужва над 200 000 тона товари през двете финансови години преди годината, в която се отправя уведомление за помощта;
- д) инвестиционна помощ, предназначена за изграждането на ново летище за пътнически полети (включително за преобразуването на съществуващ авиационен терен в летище за пътнически полети);
- е) инвестиционна помощ, предназначена за изграждането или развитието на летище, намиращо се на разстояние до 100 километра или до 60 минути път с лека кола, автобус, влак или високоскоростен влак от съществуващо летище.

5.1.2. Оперативна помощ за летища

112. Оперативна помощ, отпусната на летища като индивидуална помощ или по схема, се счита за съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от Договора за десетгодишен преходен период, считано от 4 април 2014 г., ако са спазени кумулативните условия в точка 79, както е изложено в точки 113 – 134.

а) Принос за ясно определена цел от общ интерес

113. Както е посочено в точка 13, с цел да се даде на летищата време да се приспособят към новите пазарни реалности и за да се избегне прекъсването на въздушното движение и свързаността на регионите, оперативната помощ за летища ще бъде считана за допринасяща за постигането на цел от общ интерес за десетгодишен преходен период, ако тя:

- а) увеличава мобилността на гражданите на Съюза и свързаността на регионите, като създава места за достъп до вътрешни за Съюза полети; или
- б) намалява натовареността на въздушния трафик на възловите летища на Съюза; или
- в) улеснява регионалното развитие.

114. Увеличаването на броя на нерентабилните летища не допринася обаче за постигането на цел от общ интерес. Когато летище се намира в същия регион на обслужване като друго летище със свободен капацитет, в бизнес плана, основаващ се на разумни прогнози за превоза на пътници и товари, трябва да бъде определено вероятното въздействие върху превоза на другото летище, разположени в този регион на обслужване.

115. Поради това Комисията ще се усъмни в перспективите пред нерентабилно летище да покрие напълно оперативните разходи в края на преходния период, ако друго нерентабилно летище се намира в същия регион на обслужване.

б) Необходимост от държавна намеса

116. За да се оцени дали държавната помощ действително постига целта от общ интерес, необходимо е да бъде открит проблемът, който трябва да бъде решен. Държавната помощ следва да бъде насочена към ситуации, в които помощта може да доведе до съществено подобрене, което не може да бъде постигнато от самия пазар.

117. В сравнение с по-големите европейски летища по-малките летища в Съюза често са изправени пред по-неблагоприятни условия, когато разработват своите услуги и привличат частно финансиране. Поради това при настоящите пазарни условия по-малките летища могат да изпитват затруднения да осигурят финансиране за своята дейност без публични средства.

118. При настоящите пазарни условия поради високите постоянни разходи необходимостта от публично финансиране на оперативните разходи ще бъде различна в зависимост от големината на летището и обикновено е пропорционално по-голяма за по-малките летища. Комисията счита, че при настоящите пазарни условия могат да бъдат определени следните категории летища и тяхната относителна финансова жизнеспособност:

- а) летищата с годишен пътникопоток до 200 000 пътници могат да не са в състояние да покриват своите оперативни разходи в голяма степен;
- б) летищата с годишен пътникопоток между 200 000 и 700 000 пътници могат да не са в състояние да покриват своите оперативни разходи в значителна степен;
- в) летищата с годишен пътникопоток от 700 000 до 1 милион пътници по принцип следва да са в състояние да покриват своите оперативни разходи в по-голяма степен;

г) летищата с годишен пътничкопоток от 1 до 3 милиона пътници като цяло следва да са в състояние да покриват повечето от своите оперативни разходи;

д) летищата с годишен пътничкопоток над 3 милиона пътници обикновено са рентабилни на оперативно равнище и следва да са в състояние да покриват своите оперативни разходи.

119. Поради това Комисията счита че, за да бъдат допустими за оперативна помощ, годишният трафик на летищата не трябва да надвишава 3 милиона пътници⁽⁹¹⁾.

в) Целесъобразност на държавната помощ като инструмент на политиката

120. Държавите членки трябва да докажат, че помощта е подходяща за постигането на преследваната цел или за решаването на проблемите, за което е предназначена помощта. Мярка за помощ няма да се счита за съвместима с вътрешния пазар, ако същата цел може да се постигне с други инструменти на политиката или инструменти за помощ, които нарушават конкуренцията в по-слаба степен⁽⁹²⁾.

121. С оглед да се осигурят подходящи стимули за ефективно управление на летището, размерът на помощта по принцип следва да се определи предварително като фиксирана еднократна сума, покриваща очаквания недостиг на оперативно финансиране (определен въз основа на предварителен бизнес план) през преходен период от 10 години. По тези причини последващото увеличение на размера на помощта не следва да се счита за съвместимо с вътрешния пазар. Държавата членка може да изплати предварително фиксирания размер като авансова еднократна сума или на няколко части, например на годишна основа.

122. При изключителни обстоятелства, когато бъдещите разходи и приходи са свързани с особено голяма несигурност и публичният орган е изправен пред важна асиметрия в информацията, той може да изчисли максималния размер на съвместима оперативна помощ според модел, който се основава на първоначалния недостиг на оперативно финансиране в началото на преходния период. Първоначалният недостиг на оперативно финансиране са неговите средни стойности (т.е. сумата на оперативните разходи, която приходите не покриват) за последните пет години, предхождащи началото на преходния период (т.е. 2009—2013 г.).

123. При възможност държавите членки се насърчават да замислят своите схеми така, че да отразяват главните принципи, които са в основата на публичното финансиране, и да посочат най-уместните характеристики на планираното публично финансиране на летища. Рамковите схеми гарантират съгласуваност в използването на публично финансиране, намаляват административната тежест върху по-малките предоставящи органи и ускоряват изпълнението на индивидуалните мерки за помощ. Освен това държавите членки се насърчават да дават ясни насоки за привеждането в действие на държавна помощ за регионални летища и авиокомпании, които използват тези летища.

г) Наличие на стимулиращ ефект

124. Стимулиращ ефект от оперативна помощ е налице, когато при липса на оперативна помощ и предвид на вероятното наличие на инвестиционна помощ и равнището на пътничкопотока, има вероятност стопанската дейност на съответното летище значително да намалее.

д) Пропорционалност на размера на помощта (ограничаване на помощта до необходимия минимум)

125. За да бъде пропорционална, оперативната помощ за летища следва да бъде ограничена до минимума, необходим за осъществяването на подпомаганата дейност.

126. Бизнес планът на летището трябва да проправи пътя към пълното покриване на оперативните разходи в края на преходния период. Основните параметри на този бизнес план са неразделна част от оценката на Комисията за съвместимостта.

127. Начините за постигането на пълно покриване на оперативните разходи ще са различни за всяко летище и ще зависят от първоначалния недостиг на финансиране на летището в началото на преходния период. Преходният период започва от 4 април 2014 г.

⁽⁹¹⁾ Действителният среден годишен пътничкопоток през двете финансови години преди годината, в която се отправя уведомление за помощта, или когато за помощта не е подадено уведомление, годината на отпускане или изплащане на помощта. В случай на новопостроено летище за пътнически превози следва да се вземе предвид прогнозният среден годишен обем на пътничкопотока през последните две финансови години след началото на експлоатацията. Тези прагове се отнасят за еднопосочни пътувания. Това означава, че пътник, който например излита от и каца на същото летище, ще бъде броен два пъти. Това се прилага за отделни маршрути. Ако летището е част от група летища, обемът на пътничкопотока се установява въз основа на всяко отделно летище.

⁽⁹²⁾ Вж. също точка 91.

128. При всички случаи максималният позволен размер на помощта през целия преходен период трябва да бъде ограничен до 50 % от първоначалния недостиг на финансиране за 10-годишен период⁽⁹³⁾. Например, ако средният годишен недостиг на финансиране на дадено летище за периода от 2009 г. до 2013 г. се равнява на 1 млн. EUR, максималният размер на оперативна помощ, която летището може да получи като предварително установена еднократна сума, ще бъде 5 млн. EUR за 10 години (50 % x 1 млн. EUR x 10). Никаква друга оперативна помощ за това летище няма да бъде счетена за съвместима.

129. Най-късно на 10 години след началото на преходния период всички летища трябва да са постигнали пълно покритие на своите оперативни разходи, а след тази дата оперативната помощ за летищата няма да се счита за съвместима с вътрешния пазар с изключение на оперативна помощ, отпусната в съответствие с хоризонталните правила за държавна помощ като правилата, приложими за финансирането на УОИИ.

130. При сегашните пазарни условия летища с годишен пътничкопоток до 700 000 пътници могат да срещнат повече трудности при постигането на пълно покритие на разходите през 10-годишния преходен период. По тази причина максималният допустим размер на помощ за летища с до 700 000 пътници годишно ще е 80 % от първоначалния оперативен недостиг на финансиране за петгодишен период след началото на преходния период. Например, ако средният годишен недостиг на финансиране на малко летище за периода от 2009 г. до 2013 г. се равнява на 1 млн. EUR, максималният размер на оперативна помощ, която летището може да получи като предварително установена еднократна сума, ще бъде 4 млн. EUR за 5 години (80 % x 1 млн. EUR x 5). Комисията ще оцени отново необходимостта от запазване на специфично третиране и бъдещите перспективи пред пълното покритие на оперативните разходи за тази категория летища, по-специално във връзка с промените в пазарните условия и перспективите за рентабилност.

е) Избягване на неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията

131. Когато оценява съвместимостта на оперативната помощ, Комисията ще вземе предвид нарушенията на конкуренцията и въздействието върху търговията. Когато летище се намира в същия регион на обслужване като летище със свободен капацитет, в бизнес плана, основаващ се на разумни прогнози за превоза на пътници и товари, трябва да бъде определено вероятното въздействие върху превоза на пътници и товари на другите летища, намиращи се в тази зона на обслужване.

132. Оперативна помощ за летище, намиращо се в същия регион на обслужване, ще се счита за съвместима с вътрешния пазар единствено ако държавата членка докаже, че в края на преходния период всички летища в същия регион на обслужване ще са в състояние да покриват изцяло оперативните разходи.

133. За да се ограничат още повече нарушенията на конкуренцията, летището трябва е отворено за всички потенциални ползватели и да не е запазено за един конкретен ползвател. Ако капацитетът е физически ограничен, помощта трябва да бъде разпределена въз основа на уместни, обективни, прозрачни и недискриминационни критерии.

134. Освен това, за да се ограничи отрицателното въздействие върху конкуренцията и търговията, Комисията ще одобрява оперативни помощи за летища за преходен период от 10 години, считано от 4 април 2014 г. Четири години след началото на преходния период Комисията ще оцени отново положението на летищата с годишен пътничкопоток до 700 000 пътници.

Изисквания за уведомление за схеми за помощ и за индивидуални мерки за помощ

135. Държавите членки настоятелно се насърчават да уведомяват за националните схеми за оперативна помощ за финансиране на летища, а не за индивидуални мерки за помощ за всяко летище. Целта е да се намали административната тежест както за органите на държавите членки, така и за Комисията.

136. Поради по-големия риск от нарушаване на конкуренцията за следните мерки за помощ следва винаги да се отправят индивидуални уведомления:

- а) оперативна помощ, с която се финансира смесено летище за пътнически и товарни превози, което обслужва над 200 000 тона товари през двете финансови години преди годината, в която се отправя уведомление за помощта;
- б) оперативна помощ за летище, ако други летища се намират на разстояние до 100 километра или на 60 минути път с лека кола, автобус, влак или високоскоростен влак.

Помощ, отпусната преди началото на преходния период

⁽⁹³⁾ Интензитет от 50 % съответства на недостига на финансиране за период от 10 години за летище, което покрива напълно оперативните разходи след 10 години, считано от покритието на първоначалните оперативни разходи в началото на преходния период.

137. Оперативната помощ, отпусната преди началото на преходния период (включително помощта, изплатена преди 4 април 2014 г.), може да бъде обявена за съвместима до пълния размер на непокрытите оперативни разходи стига да са спазени условията, посочени в раздел 5.1.2, с изключение на точки 115, 119, 121, 122, 123, 126 - 130, 132, 133, и 134. По-специално, когато оценява съвместимостта на оперативна помощ, отпусната преди 4 април 2014 г., Комисията ще вземе предвид нарушенията на конкуренцията.

5.2. Помощи за започване на стопанска дейност, отпуснати на авиокомпани

138. Както е посочено в точка 15, държавна помощ, предоставена на авиокомпани за разкриването на нов маршрут, целящо да се подобри свързаността на съответния регион, ще се счита за съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от Договора, ако са изпълнени кумулативните условия по точка 79, както е изложено в точки 139 – 153.

а) Принос за ясно определена цел от общ интерес

139. Ще се счита, че помощ за започване на стопанска дейност в полза на авиокомпани допринася за постигане на цел от общ интерес, ако:

- а) увеличава мобилността на гражданите на Съюза и свързаността на регионите чрез разкриването на нови маршрути; или
- б) улеснява регионалното развитие на отдалечените региони.

140. Когато една транспортна връзка, по която ще лети новата линия, вече се обслужва при сравними условия, по-специално спрямо продължителността на пътуването, от високоскоростна железопътна линия или от друго летище в същия регион на обслужване, не може да се приеме, че тя има принос за ясно определена цел от общ интерес.

б) Необходимост от държавна намеса

141. В сравнение с по-големите европейски летища по-малките летища в Съюза често са изправени пред по-неблагоприятни условия, когато разработват своите услуги. Освен това авиокомпаниите не винаги са готови да поемат риска, свързан с откриването на нови маршрути от неизвестни и неизпробвани летища и може да не разполагат с подходящите стимули за това.

142. Въз основа на това помощта за започване на стопанска дейност ще се счита за съвместима само за маршрути, свързващи летище с по-малко от 3 милиона пътници годишно⁽⁹⁴⁾ с друго летище в Общоевропейското авиационно пространство⁽⁹⁵⁾.

143. Помощ за започване на стопанска дейност по разкриване на маршрути, свързващи летище, намиращо се в отдалечен регион, с друго летище (в Общоевропейското авиационно пространство или извън него), ще бъде съвместима независимо от големината на съответните летища.

144. Помощ за започване на стопанска дейност по разкриване на маршрути, свързващи летище с над 3 милиона пътници годишно⁽⁹⁶⁾ и под 5 милиона пътници годишно, което не се намира в отдалечени региони, може да се счита за съвместима с вътрешния пазар само в надлежно обосновани изключителни случаи.

145. Помощ за започване на стопанска дейност по разкриване на маршрути, свързващи летище с над 5 милиона пътници годишно, което не се намира в отдалечени региони, не може да се счита за съвместима с вътрешния пазар.

в) Целесъобразност на държавната помощ като инструмент на политиката

146. Държавите членки трябва да докажат, че помощта е подходяща за постигането на преследваната цел или за решаването на проблемите, за което е предназначена помощта. Мярка за помощ няма да се счита за съвместима с вътрешния пазар, ако същата цел може да се постигне с други инструменти на политиката или инструменти за помощ, които нарушават конкуренцията в по-слаба степен⁽⁹⁷⁾.

⁽⁹⁴⁾ Действителният среден годишен пътничкопоток през двете финансови години преди годината, в която се отправя уведомление за помощта, или когато за помощта не е подадено уведомление, годината на отпускане или изплащане на помощта. В случай на новопостроено летище за пътнически превози следва да се вземе предвид прогнозният среден годишен обем на пътничкопотока през последните две финансови години след началото на тази дейност. Тези прагове се отнасят за еднопосочни пътувания. Това означава, че пътник, който например излита от и каца на същото летище, ще бъде броен два пъти. Това се прилага за отделни маршрути.

⁽⁹⁵⁾ Решение 2006/682/ЕО на Съвета и на представителите на държавите членки на Европейския съюз, заседаващи в рамките на Съвета за подписване и временно прилагане на Многостранното споразумение между Европейската общност и нейните държави-членки и Република Албания, Босна и Херцеговина, Република България, Република Хърватска, Бившата югославска република Македония, Република Исландия, Република Черна гора, Кралство Норвегия, Румъния, Република Сърбия и Временната административна мисия на ООН в Косово относно създаването на Общо европейско авиационно пространство (ЕCAA) (ОВ L 285, 16.10.2006 г., стр. 1).

⁽⁹⁶⁾ Вж. бележка под линия 94.

⁽⁹⁷⁾ Вж. бележка под линия 91.

147. В предварително изготвен от авиокомпанията бизнес план следва да се докаже, че след 3 години има изгледи маршрутът, получаващ помощта, ще да стане рентабилен за авиокомпанията без публично финансиране. При липса на бизнес план за маршрута авиокомпанията трябва да поемат неотменимо задължение към летището да обслужват маршрута за период, поне равен на периода, през който са получавали помощта за започване на стопанска дейност.

г) Наличие на стимулиращ ефект

148. Стимулиращ ефект от помощ за започване на стопанска дейност в полза на авиокомпания е налице, когато има вероятност, при липса на помощ, стопанската дейност на авиокомпанията да не се разраства на съответното летище. Например новият маршрут не би бил разкрит.

149. Експлоатацията на новия маршрут трябва да започне едва след като молбата за помощ е била подадена до предоставящия орган. Ако експлоатацията на новия маршрут започне преди да е подадена молбата за помощ до предоставящия орган, помощта, отпусната във връзка с този индивидуален маршрут, няма да се счита за съвместима с вътрешния пазар.

д) Пропорционалност на размера на помощта (ограничаване на помощта до необходимия минимум)

150. Помощта за започване на стопанска дейност може да покрива до 50 % от летищните такси, свързани с маршрута, за максимален период от три години. Допустими разходи са летищните такси, свързани с маршрута.

е) Избягване на неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията

151. За да бъдат избегнати неоправданите отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията, когато една транспортна връзка (например двойка градове), по която ще лети новата линия, вече се обслужва при сравними условия, а именно спрямо продължителността на пътуването, от високоскоростна железопътна линия или от друго летище в същия регион на обслужване, тази нова линия няма да е допустима за помощ за започване на стопанска дейност.

152. Всеки публичен орган, който планира да предостави помощ за започване на стопанска дейност на авиокомпания за нов маршрут, независимо дали чрез летище или не, трябва да оповести своевременно своите планове, като им осигури адекватна публичност, с което да даде възможност на всички заинтересовани авиокомпания да предложат своите услуги.

153. Помощ за започване на стопанска дейност не може да се комбинира с други видове държавни помощи, отпуснати за експлоатацията на един маршрут.

Изисквания за уведомление за схеми за помощ и за индивидуални мерки за помощ:

154. Държавите членки настоятелно се насърчават да уведомяват за националните схеми за помощи за започване на стопанска дейност в полза на авиокомпания, а не за индивидуални мерки за помощ за всяко летище. Целта е да се намали административната тежест както за органите на държавите членки, така и за Комисията.

155. Поради големия риск от нарушаване на конкуренцията, за помощи за започване на стопанска дейност в полза на летища, които не се намират в отдалечени региони със среден годишен пътничкопоток над 3 милиона пътници, следва винаги да се подава индивидуално уведомление.

6. ПОМОЩ СЪС СОЦИАЛЕН ХАРАКТЕР СЪГЛАСНО ЧЛЕН 107, ПАРАГРАФ 2, БУКВА А) ОТ ДОГОВОРА

156. Помощ със социален характер за сектора на въздушните транспортни услуги се счита за съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 2, буква а) от Договора, при условие че са спазени следните кумулативни условия⁽⁹⁸⁾:

а) от помощта трябва действително да се възползват крайните потребители;

б) помощта трябва да е със социален характер, т.е. тя по принцип трябва да обхваща само определени категории пътници, пътуващи по даден маршрут (например пътници с особени нужди като деца, хора с увреждания, хора с ниски доходи, студенти, възрастни хора и т.н.). Когато обаче въпросният маршрут свързва отдалечени региони, като например най-отдалечените региони, островите и рядко населените региони, помощта би могла да покрива цялото население на този регион;

⁽⁹⁸⁾ Във връзка с оценката на помощ със социален характер, отпусната на индивидуални потребители, вж. например Решение на Комисията от 16 май 2006 г. N 169/2006 — Обединено кралство — Помощ за въздушни услуги със социален характер във високопланинските части и островите на Шотландия (ОВ С 272, 9.11.2006 г., стр. 10); Решение на Комисията от 11.12.2007 г., N 471/2007 — Португалия — Социални надбавки за пътници, пребиваващи в автономна област Мадейра, и за учащи се за услуги за въздушен транспорт между континентална Португалия и автономната област (ОВ С 46, 19.2.2008 г., стр. 2) и Решение на Комисията от 5.1.2011 г., N 426/2010 — Франция — Помощ със социален характер за определени категории пътници във връзка с въздушни услуги между La Réunion и континентална Франция (ОВ С 71 от 5.3.2011 г., стр. 5).

в) помощта трябва да се предоставя без дискриминация по отношение на произхода на услугите, тоест без значение коя авиокомпания осигурява тези услуги.

157. Държавите членки настоятелно се насърчават да уведомяват за националните схеми за помощ със социален характер, а не за индивидуални мерки.

7. НАТРУПВАНЕ

158. Максималните интензитети на помощ, приложими съгласно настоящите насоки, се прилагат независимо дали помощта се финансира изцяло с държавни ресурси или отчасти се финансира от Съюза.

159. Помощ, разрешена съгласно настоящите насоки, не може да се комбинира с друга държавна помощ, помощ *de minimis* или други форми на финансиране от Съюза, ако поради тази комбинация интензитетът на помощта е над определения в настоящите насоки.

8. ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

8.1. Годишни доклади

160. В съответствие с Регламент (ЕО) № 659/1999 и Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията⁽⁹⁹⁾ държавите членки трябва да представят годишни доклади на Комисията. Годишните доклади ще бъдат публикувани на интернет сайта на Комисията.

8.2. Прозрачност

161. Комисията счита, че са необходими допълнителни мерки, за да се подобри прозрачността на държавната помощ в Съюза. По-специално, трябва да бъдат предприети мерки, с които да се гарантира, че държавите членки, икономическите оператори, заинтересованата общественост и Комисията разполагат с лесен достъп до пълния текст на всички приложими схеми за помощ във въздухоплаването и до подходяща информация относно индивидуалните мерки за помощ.

162. Държавите членки следва да публикуват следната информация на подробен уебсайт на национално или регионално равнище:

- а) пълния текст на всяка одобрена схема за помощ или на решението за отпускане на индивидуална помощ, както и на разпоредбите за прилагането им,
- б) наименованието на органа, предоставящ помощта;
- в) самоличността на индивидуалните бенефициери, формата и размера на помощта, отпусната на всеки бенефициер, датата на предоставяне, вида на предприятието (МСП/големи предприятия), региона, в който се намира бенефициерът (по NUTS ниво II) и основния стопански сектор, в който бенефициерът упражнява своята дейност (на равнище група по NACE); това изискване може да отпадне за индивидуални помощи под 200 000 EUR.

163. Информацията трябва да се публикува, след като бъде взето решението за отпускане на помощта, да се съхранява в продължение на най-малко 10 години и да бъде достъпна за заинтересованата общественост без ограничения⁽¹⁰⁰⁾.

8.3. Мониторинг

164. Държавите членки трябва да гарантират, че се съхранява подробна документация за всички мерки по отпускане на държавна помощ в съответствие с настоящите насоки. В тази документация трябва да се съдържа цялата информация, необходима за да се установи, че са спазени условията за съвместимост и по-специално условията, свързани с допустимите разходи и максималния разрешен интензитет на помощ, когато са приложими. Тази документация трябва да се съхранява в продължение на 10 години от датата на отпускане на помощта и при поискване да се предоставя на Комисията.

165. За да може Комисията да следи напредъка към постепенното премахване на оперативните помощи за летищата и тяхното въздействие върху конкуренцията, държавите членки трябва да представят редовен доклад (ежегодно) за напредъка по отношение на намаляването на оперативните помощи за всяко летище, възползващо се от такава помощ. В някои случаи може да бъде назначено независимо лице, натоварено с надзорни функции, за да се гарантира спазването на всички условия и задължения, въз основа на които помощта е била разрешена.

⁽⁹⁹⁾ Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията от 21 април 2004 г. за прилагането на Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета относно определянето на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за създаване на Европейската общност (ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1).

⁽¹⁰⁰⁾ Тази информация следва да се актуализира редовно (например на всеки 6 месеца) и следва да бъде на разположение във формати с незащитени права.

8.4. Оценка

166. За да гарантира в допълнителна степен, че нарушаването на конкуренцията и търговията е ограничено, Комисията може да изиска някои схеми да бъдат ограничени във времето и да подлежат на оценка. По-специално оценките следва да се извършват за схеми, при които потенциалните нарушения са особено големи, т.е. при които може да възникне риск от значително ограничаване на конкуренцията, ако тяхното изпълнение не се преразгледа своевременно.

167. Като се имат предвид целите на това изискване и за да не възниква прекомерна тежест за държавите членки и мерките за помощ с по-малък размер, това изискване се прилага само за схеми за помощ с големи бюджети, които съдържат нови характеристики, или когато се предвиждат значителни пазарни, технологични или регулаторни промени. Оценката трябва да бъде извършена от експерт, който е независим от органа, предоставящ държавната помощ, въз основа на обща методика⁽¹⁰¹⁾ и трябва да бъде оповестена публично.

168. Оценката трябва да бъде представена на Комисията навреме, за да може тя да оцени възможното удължаване на схемата за помощ, и при всички случаи при изтичането на срока на схемата. Конкретният обхват и конкретната методика на оценката, която ще бъде извършена, ще бъдат определени в решението за одобряване на схемата за помощ. Всяка следваща мярка за помощ с подобна цел трябва да бъде съобразена с резултатите от тази оценка.

8.5. Подходящи мерки

169. При необходимост държавите членки следва да изменят своите съществуващи схеми, за да ги приведат в съответствие с настоящите насоки най-късно 12 месеца след 4 април 2014 г..

170. Държавите членки се приканват да изразят своето изрично и безусловно съгласие с настоящите насоки в срок от два месеца след 4 април 2014 г.. Ако не получи отговор, Комисията ще приеме, че съответната държава членка не е съгласна с предложените мерки.

8.6. Прилагане

171. Принципите в настоящите насоки се прилагат от 4 април 2014 г. Настоящите насоки заменят Насоките за въздухоплаването от 1994 г. и Насоките за въздухоплаването от 2005 г.

172. В контекста на развитието на въздухоплаването, и по-специално неговото либерализиране, Комисията счита, че разпоредбите на Известие на Комисията за определяне на приложимите правила при оценка на незаконосъобразната държавна помощ⁽¹⁰²⁾ не трябва да се прилагат към нерешени дела за неправомерна оперативна помощ за летища, отпусната преди 4 април 2014 г.. Вместо това Комисията ще прилага принципите, определени в настоящите насоки, по отношение на всички случаи на оперативна помощ (помощи в процес на уведомяване и неправомерни помощи, за които не е подадено уведомление) за летища дори когато помощта е била предоставена преди 4 април 2014 г. и преди началото на преходния период.

173. Що се отнася до инвестиционните помощи за летища, Комисията ще прилага принципите, съдържащи се в настоящите насоки по отношение на всички мерки за инвестиционна помощ, за които е постъпило уведомление, във връзка с които тя трябва да вземе решение от 4 април 2014 г. нататък, дори когато за проектите е подадено уведомление преди тази дата. В съответствие с известието на Комисията за определяне на приложимите правила при оценка на незаконосъобразната държавна помощ Комисията ще прилага по отношение на незаконосъобразната инвестиционна помощ в полза на летища правилата, които са били в сила по времето, когато е отпусната помощта. В съответствие с това тя няма да прилага принципите, съдържащи се в настоящите насоки, в случай на незаконосъобразна инвестиционна помощ за летища, отпусната преди 4 април 2014 г.

174. Що се отнася до помощите за започване на стопанска дейност в полза на авиокомпаниите, Комисията ще прилага принципите, съдържащи се в настоящите насоки по отношение на всички мерки за помощ за започване на стопанска дейност, за които е постъпило уведомление, във връзка с които тя трябва да вземе решение след 4 април 2014 г., дори когато за проектите е подадено уведомление преди тази дата. В съответствие с известието на Комисията за определяне на приложимите правила при оценка на незаконосъобразна държавна помощ Комисията ще прилага по отношение на незаконосъобразната помощ за започване на стопанска дейност в полза на авиокомпаниите правилата, които са били в сила по времето, когато е отпусната помощта. Следователно тя няма да прилага принципите, съдържащи се в настоящите насоки в случай на незаконосъобразна помощ за започване на стопанска дейност в полза на авиокомпаниите, отпусната преди 4 април 2014 г.

⁽¹⁰¹⁾ Такава обща методика може да бъде предоставена от Комисията.

⁽¹⁰²⁾ Известие на Комисията за определяне на приложимите правила при оценка на незаконосъобразна държавна помощ (ОВ С 119, 22.5.2002 г. стр. 22).

8.7. Преразглеждане

175. Комисията може да преразгледа тези насоки по всяко време и ще направи това не по-късно от шест години след 4 април 2014 г. Преразглеждането ще се основава на фактическа информация и на резултатите от широки консултации, проведени от Комисията въз основа на данните, предоставени от държавите членки и заинтересованите страни. Комисията ще оцени отново положението на летищата с годишен пътничкопоток до 700 000 пътници, за да установи нуждата да бъдат запазени специфичните правила за съвместимост на оперативната помощ в полза на тази категория летища с оглед на бъдещите перспективи за пълно покриване на оперативните разходи, по-специално във връзка с промяната на пазарните условия и перспективите за рентабилност.

176. След консултации с държавите членки Комисията може да замени или допълни настоящите насоки въз основа на важни съображения, свързани с политиката в областта на конкуренцията или с транспортната политика.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Резюме на условията за съвместимост

Таблица 1

Преглед на условията за съвместимост на помощите за летища

Условия за съвместимост	Инвестиционна помощ за летища	Оперативна помощ за летища
а) Принос за ясно определена цел от общ интерес	— Увеличение на мобилността чрез създаване на места за достъп до вътрешни за Съюза полети — Борба със задръстванията във възловите транспортни центрове — Улесняване на регионалното развитие Дублирането на летища и на неизползван капацитет при липса на задоволителни средносрочни перспективи за тяхната употреба не допринася за ясно определена цел от общ интерес.	
б) Необходимост от държавна намеса	< 3 милиона пътници >3—5 милиона пътници при определени обстоятелства, специфични за съответния случай > 5 милиона пътници само в много изключителни обстоятелства	< 3 милиона пътници
в) Целесъобразност на мярката за помощ	Мярката за помощ трябва да бъде подходящ инструмент на политиката за постигането на целта от общ интерес	
	Вземане предвид на инструменти за помощ (гаранции, заеми при облекчени условия и др.), нарушаващи конкуренцията в по-малка степен	Ex ante под формата на фиксирана сума, която покрива очаквания недостиг на финансиране на оперативните разходи (определен въз основа на предварителен бизнес план) през 10 годишен преходен период.
г) Стимулиращ ефект	Стимулиращ ефект е налице, ако инвестицията не би била предприета или би била, но в различна степен (анализ на съпоставителния сценарий или на недостига на финансиране въз основа на предварителен бизнес план).	Стимулиращ ефект е налице, ако равнището на стопанската дейност на летището би намаляла значително без помощта.
д) Пропорционалност на помощта (ограничена до минимум)		
Допустими разходи:	Разходи, свързани с инвестиции в летищна инфраструктура и оборудване, с изключение на инвестиционни разходи за невъздухоплавателни дейности	Недостиг на финансиране на оперативните разходи на летището
Максимално разрешени интензитети на помощ;	>3—5 милиона до 25 % 1—3 милиона до 50 % <1 милиона до 75 %	През преходния период: 50 % от първоначалния средноаритметичен недостиг на финансиране, изчислен като средноаритметичната стойност от 5-те години, предхождащи преходния период (2009—2013 г.) След 10 годишен преходен период: не се разрешава оперативна помощ (освен ако е отпусната по хоризонтални правила)

Условия за съвместимост	Инвестиционна помощ за летища	Оперативна помощ за летища
Исключения:	За летищата, намиращи се в отдалечени региони (независимо от тяхната големина), максималните интензитети за инвестиционна помощ за финансиране на летищна инфраструктура могат да бъдат увеличени с максимум 20 %. За летища с < 1 милион пътници годишно, намиращи се в периферни региони: интензитетът може да надвишава 75 % при изключителни обстоятелства, подлежащи на оценка за всеки отделен случай В случай на преместване: пропорционалността, необходимостта и максималният интензитет на помощ ще бъдат оценени независимо от средния пътничопоток. За летища с над 5 милиона пътници годишно: само при много изключителни обстоятелства, характеризиращи се с явна пазарна неефективност, и като се вземе предвид мащаба на инвестициите и нарушенията на конкуренцията.	За летища с < 700 000 пътници годишно: 80 % от първоначалния средноаритметичен недостиг на финансиране за 5 години след началото на преходния период.
е) Избягване на неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията между държавите членки	Отворени за всички потенциални ползватели, а не само за един конкретен ползвател Летища с < 5 милиона пътници годишно: предварително фиксирана сума или годишни плащания на части за компенсиране на недостига на финансиране на капиталови разходи, произтичащ от бизнес плана на летището.	Оценка на нарушаването на конкуренцията и въздействието върху търговията: отворени за всички потенциални ползватели, а не само за един конкретен ползвател Летища с < 700 000 пътници годишно: повторна оценка 4 години след началото на преходния период
Изисквания за уведомление за схеми за помощ и за индивидуални мерки за помощ	Схеми за помощ: — летища с < 3 милиона пътници годишно Индивидуални уведомления: — летища с > 3 милиона пътници годишно — инвестиционна помощ за летища с < 1 милион пътници годишно, чийто интензитет превишава 75 % — инвестиционна помощ, отпусната за преместване на летища — смесени летища за пътнически и товарни полети с > 200 000 тона товари годишно през двете финансови години, предхождащи годината на уведомлението — изграждане на ново летище за пътнически полети (включително преобразуването на съществуващ авиационен терен) — изграждане или развитие на летище, намиращо се на до 100 километра или до 60 минути път от съществуващо летище.	Схеми за помощ: — летища с < 3 милиона пътници годишно Индивидуални уведомления: — смесени летища за пътнически и товарни полети с > 200 000 тона товари годишно през двете финансови години, предхождащи годината на уведомлението — оперативна помощ за изграждане или развитие на летище, намиращо се на до 100 километра или до 60 минути път от други летища

Таблица 2

Преглед на условията на съвместимост за помощ за започване на стопанска дейност в полза на авиокомпани

Условия за съвместимост	Помощи за започване на стопанска дейност в полза на авиокомпани
а) Принос за ясно определена цел от общ интерес	— увеличаване на мобилността чрез създаване на места за достъп до вътрешни за Европейския съюз полети — улесняване на регионалното развитие Недублиране на съществуваща сравнима връзка, обслужвана от високоскоростна железопътна линия или от друго летище в същия регион на обслужване при сравними условия
б) Необходимост от държавна намеса	— летища с < 3 милиона пътници годишно — летища, намиращи се в отдалечени региони, независимо от големината им — летища с между >3—5 милиона пътници годишно само при изключителни обстоятелства — не се разрешава помощ за започване на стопанска дейност за въздушни връзки от летища с над 5 милиона пътници годишно
в) Целесъобразност на мярката за помощ	— недопустима, ако маршрутът вече се обслужва от високоскоростна железопътна линия или от друго летище в същия регион на обслужване при сравними условия — предварителен бизнес план, показващ рентабилността на маршрута след поне 3 години, или неотменимо задължение от страна на авиокомпанията да обслужва маршрута поне за периода, през който е получавала помощ за започване на стопанска дейност по разкриването на маршрута.
г) Стимулиращ ефект	Стимулиращ ефект е налице, когато при липса на помощ, стопанската дейност, упражнявана от авиокомпанията на съответното летище, би намалела значително. Например новият маршрут не би бил разкрит. Новият маршрут или новото разписание може да започне едва след подаването на молба за помощ от предоставящия орган.
д) Пропорционалност на помощта (ограничена до минимум)	
— Допустими разходи:	летищните такси, свързани с даден маршрут.
— Максимално разрешени интензитети на помощ:	50 % за максимален период от 3 години
е) Избягване на неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията между държавите членки	— Публичните органи трябва да оповестят плановете навреме, за да се даде възможност на заинтересованите авиокомпани да предложат услуги — Ненатрупване с други видове държавни помощи, отпуснати за експлоатацията на един маршрут.
Изисквания за уведомление за схеми за помощ и за индивидуални мерки за помощ	Схеми за помощ: — летища с < 3 милиона пътници годишно и летища, намиращи се в отдалечени региони Индивидуални уведомления: — летища с >3 милиона пътници годишно с изключение на летища, намиращи се в отдалечени региони

Таблица 3

Социална помощ*Условия за съвместимост*

- а) От помощта трябва действително да се възползват крайните потребители.
- б) Да е със социален характер:
- обхваща единствено определени категории пътници (например пътници с особени нужди като деца, хора с увреждания, хора с ниски доходи, студенти, възрастни хора и т.н.).
- Изключение:** когато обаче въпросният маршрут свързва отдалечени региони, (като например най-отдалечените региони, островите и рядко населените региони), помощта би могла да покрива цялото население на съответния регион.
- в) Да няма дискриминация по отношение на произхода на авиокомпанията, предоставяща услугата

Таблица 4:

Съвместимост на помощта под формата на компенсация за обществена услуга

Големина на летището въз основа на средния пътничкопоток (пътници годишно)	Действаща правна уредба	Задължение за уведомление
Летища с < 200 000 пътници годишно за целия срок на възлагане на УОИИ Авиокомпаниите по отношение на въздушните връзки към острови с < 300 000 пътници годишно	Член 106, параграф 2 от Договора Решение 2012/21/ЕС на Съвета	Освободени от задължението за уведомяване
Летища с над 200 000 пътници годишно за целия срок на възлагане на УОИИ	Член 106, параграф 2 от Договора Рамката за УОИИ	Задължение за уведомление

ИНФОРМАЦИЯ ОТ ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ

Известие от правителството на Република Малта във връзка с Директива 94/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно условията за предоставяне и ползване на разрешения за проучване, изследване и производство на въглеводороди

(2014/С 99/04)

Съгласно известието от правителството на Република Малта във връзка с горепосочената директива, публикувано в Официален вестник на Европейския съюз на 4 май 2013 г. (2013/С 127/04), Министерството на транспорта и инфраструктурата уведомява с настоящото, че за блок 3 в зона 4 и зона 5, може да бъде поискано постоянно действащо разрешение под формата на лиценз за проучване или на лиценз за проучване и добив.

Информация относно настоящото известие може да се получи от отдела за континенталния шелф в Министерството на транспорта и инфраструктурата, блок F, Antonio Maurizio Valperga Street, Floriana, FRN 1700, Malta, на следния електронен адрес: dgcs.mti@gov.mt.

V

(Становища)

ПРОЦЕДУРИ, СВЪРЗАНИ С ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПОЛИТИКАТА В ОБЛАСТТА
НА КОНКУРЕНЦИЯТА

ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Предварително уведомление за концентрация

(Дело № M.7218 – Brookfield/APMTNA/APMT Elizabeth)

Дело кандидат за опростена процедура

(текст от значение за ЕИП)

(2014/C 99/05)

1. На 27 март 2014 г. Европейската комисия получи уведомление за планирана концентрация в съответствие с член 4 от Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета⁽¹⁾, чрез която предприятия Brookfield Infrastructure Fund GP II LLC („Brookfield“, САЩ), под крайния контрол на Brookfield Asset Management Inc. (Канада), и APM Terminals North America Inc. („APMTNA“, САЩ), под крайния контрол на A.P. Møller-Mærsk A/S (Дания), придобиват по смисъла на член 3, параграф 1, буква б) от Регламента за сливанията съвместен контрол над предприятие APM Terminals Elizabeth, LLC („APMT Elizabeth“, САЩ) посредством покупка на акции/дялове.

2. Търговските дейности на въпросните предприятия са:

— за предприятие Brookfield: управление на активи с инвестиции в недвижимо имущество, възобновяема енергия и частен капитал;

— за предприятие APMTNA: експлоатация на контейнерни терминали в Северна Америка и притежаване на участие в девет терминала в САЩ;

— за предприятие APMT Elizabeth: експлоатация на контейнерен терминал на терминал Elizabeth на пристанището в Ню Йорк.

3. След предварително проучване Европейската комисия констатира, че операцията, за която е уведомена, би могла да попадне в обхвата на Регламента за сливанията. Въпреки това Комисията си запазва правото на окончателно решение по тази точка. В съответствие с Известието на Комисията относно опростена процедура за разглеждане на някои концентрации съгласно Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета⁽²⁾ следва да се отбележи, че това дело би могло да бъде разгледано по процедурата, посочена в Известието.

4. Комисията приканва заинтересованите трети страни да представят евентуалните си забележки по планираната операция.

⁽¹⁾ ОВ L 24, 29.1.2004 г., стр. 1 (Регламент за сливанията).

⁽²⁾ ОВ С 366, 14.12.2013 г., стр. 5.

Забележките трябва да бъдат получени от Комисията не по-късно от 10 дни след датата на настоящата публикация. Забележки могат да се изпращат до Комисия по факс (номер: +32 222964301), по електронна поща на адрес: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu или по пощата с позоваване на M.7218 – Brookfield/APMTNA/APMT Elizabeth на следния адрес:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

ISSN 1977-0855 (електронно издание)
ISSN 1830-365X (печатно издание)



Служба за публикации на Европейския съюз
2985 Люксембург
ЛЮКСЕМБУРГ

BG